Die rechtliche Bedeutung des Kennzeichens im Kraftfahrverkehr.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Karl Leitmeyer
aus München

Approbiert am 8. Mai 1929.

Coburg
Druckerei des Coburger Tageblatt
1929

29:334

Referent:
Univ.-Professor Dr. Köhler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Übersicht.

Seite

I.

Zweck und gesetzliche Grundlage der Kennzeichnung. 1

II.

A. Grundsatz des Kennzeichnungszwanges. 2
B. Arten der Kennzeichnung. 5
C. Zuteilung und Abstempelung der Kennzeichen. 14
D. Maßnahmen zur Erkennbarkeit der Kennzeichen. 21
E. Ablieferung und Einziehung der Kennzeichen. 47
F. Strafbestimmungen. 50

III.

Schlußbetrachtungen. 80

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533908_0038

Literaturverzeichnis.

Czermak: Gesetze und Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München und Berlin 1912.

Damm: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Breslau 1909.

Ebermayer: Kommentar zum Reichsstrafgesetzbuch 2. Aufl. Berlin und Leipzig 1922.

Eger: Kommentar zum Automobilgesetz. Stuttgart 1911.

Galli in Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen 4. Aufl. Berlin 1911 1, 801 ff.

Gordan: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München 1909.

Grau: Die gesetzlichen Bestimmungen des Kraftfahrwesens. Berlin 1926.

Hallbauer: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Leipzig 1909.

Hellingrath: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Bayern. München 1925.

Hellingrath-Michel: Der Verkehr mit Kraffahrzeugen in Bayern. Augsburg 1928.

— Kraftfahrrecht 4. Aufl. Augsburg 1928.

Heucke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1926.

Höpfel: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Nürnberg und Leipzig 1911.

Isaac: Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.

Kirchner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Krause: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Hannover 1909.

Kröner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.

Lechner: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. München 1927.

Müller: Automobilgesetz 2. Aufl. Berlin 1927 und 3. Aufl. Berlin 1928.

— Juristisches Automobillexikon. Berlin 1927.

Neukirch-Rosenmeyer: Kommentar zum Autogesetz. Halle 1910.

Oberländer: Aus dem Automobilrecht. Berlin 1914.

Oberländer-Bezold: Das Automobilrecht. München 1925.

Rehm: Verkehrspolizei. München 1925.

Regers Entscheidungen aus dem Gebiete des Verwaltungs- und Polizeistrafrechts.

Schmidt-Wagner: Kommentar zum Autogesetz. Stuttgart 1909.

Seuffert: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München und Berlin 1910.

Seuffert-Dittmann: Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München, Berlin und Leipzig 1923.

Soergel: Jahrbuch des Strafrechts.

Waldeck: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1910.

Weitz: Das neue Automobilrecht. Berlin 1924.

— Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr. Stuttgart 1927.

Zahlreiche kraftfahrzeugverkehrsrechtliche und sonstige juristische Zeitschriften, sowie die Sammlungen der Entscheidungen der obersten Gerichte in Deutschland.

I.

Zweck und gesetzliche Grundlage der Kennzeichnung.

Die in den letzten Jahren besonders schnell fortschreitende Entwicklung des Kraftfahrwesens hat auch auf dem Gebiete der Gesetzgebung bedeutende Umwandlungen mit sich gebracht. Die früheren Vorschriften erwiesen sich als den modernen Anforderungen nicht mehr genügend, nicht nur da, wo es sich im allgemeinen um die Verpflichtungen des Kraftfahrzeugführers und somit um den Schutz des öffentlichen Verkehrs handelte, sondern auch dort, wo die Möglichkeit einer umfassenden Kontrolle und Überwachung aller auf öffentlichen Straßen verkehrenden Kraftfahrzeuge in Frage stand. Letztere ist aber unbedingte Voraussetzung für die Erfüllung der den Polizeibehörden obliegenden Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Verkehr.

Dazu ist vor allem erforderlich, daß die Identität eines auf öffentlichen Straßen verkehrenden Fahrzeuges festgestellt werden kann. Bei der Schnelligkeit der Kraftfahrzeuge und der weitgehenden Gleichmäßigkeit ihrer äußeren Formen und ihres Aussehens wäre die Feststellung vielfach unmöglich, wenn nicht durch die Einrichtung einer polizeilichen Kennzeichnung ein sicheres Mittel hiefür geschaffen worden wäre. Das Institut der Kennzeichnung, das aus zivilrechtlichen, strafrechtlichen, steuerrechtlichen und polizeilichen Gründen von außerordentlicher Bedeutung ist, bedarf daher besonders des Schutzes und der eingehenden Behandlung durch den Gesetzgeber, insbesondere aber auch der Klarstellung bezüglich der noch strittigen Auslegung verschiedener wichtiger Gesetzesbestimmungen.

Das zurzeit in Geltung befindliche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923[1]) und der Verordnungen vom 5. und 6. Februar 1924[2]) und insbesondere die Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 in der Fassung der Verordnungen vom 28. Juli 1926, 31. Januar 1928 und

[1]) RGBl. I, S. 743.
[2]) RGBl. I, S. 43 und 42.

16. März 1928[3]) ist diesem Bedürfnis in weitgehendem Maße entgegengekommen und bildet im Verein mit dem Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 21. Dezember 1927[4]) nebst Ausführungsverordnung vom 29. Februar 1928[5]) und anderen Nebengesetzen, wie insbesondere der Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928,[6]) die rechtliche Grundlage für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge im Inland, während für den Verkehr deutscher Fahrzeuge im Ausland, wie auch der ausländischen in Deutschland, das Internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909[7]) und die Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 21. April 1910/5. Dezember 1925[8]) in der Fassung der Verordnung vom 31. Januar 1928[9]) mit maßgebend ist.

II.

A. Grundsatz des Kennzeichnungszwanges.

Grundsätzlich besteht Kennzeichnungszwang, d. h. jedes auf öffentlichen Wegen verkehrende Kraftfahrzeug muß das in der V.O. vorgeschriebene polizeiliche Kennzeichen tragen (§ 7 V.). Es macht keinen Unterschied, ob das Kraftfahrzeug ein Personen- oder ein Lastwagen ist, ob es große oder nur geringe Schnelligkeit entwickelt, ob es im Eigentum einer öffentlichen Körperschaft oder eines Privaten steht, ob es steuerpflichtig oder steuerfrei ist. Nur solche Kraftfahrzeuge, deren betriebsfertiges Gewicht neun Tonnen oder bei Vorhandensein von 3 Achsen 15 Tonnen übersteigt, sowie Kraftschlitten, Raupenkraftfahrzeuge, Dampfstraßenlokomotiven, Straßenwalzen, ferner selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen zu landwirtschaftlichen oder gewerblichen Zwecken (z. B. Dampf-Motorpflüge, Motorsägen) sind allgemein von der Verpflichtung zur Kennzeichnung befreit (§ 2 V.). Im besonderen besteht eine Ausnahme nur für ausschließlich im inländischen Verkehr benutzte Zugmaschinen ohne Güterladeraum, deren betriebsfertiges Eigengewicht 3,5 Tonnen und deren Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn 15 Kilometer in der Stunde nicht übersteigen (§ 40 V.), ferner für Kraftfahrzeuge der Feuerwehren im Dienste und für Kraftfahrzeuge,

[3]) RGBl. I, S. 91.
[4]) RGBl. I, S. 509.
[5]) RMinBl., S. 74.
[6]) RMinBl., S. 121.
[7]) RGBl. 1910, S. 603.
[8]) RGBl. I, S. 453.
[9]) RGBl. I, S. 12.

die Zwecken der öffentlichen Straßenreinigung dienen (§ 38 V.). Unter den Feuerwehrfahrzeugen sind aber nicht nur allein die Sonderfahrzeuge verstanden, sondern auch z. B. Personenkraftwagen zur Beförderung leitender Persönlichkeiten oder dem Löschzug vorausfahrende Krafträder, weiterhin die auch nicht gerade im Feuerlöschdienst befindlichen Fahrzeuge, wie solche im Dienste der Brandpolizei.[1]) Bei den Fahrzeugen der öffentlichen Straßenreinigung ist es nicht erforderlich, daß die Reinigung von einer öffentlichen Körperschaft durchgeführt wird; es genügt, daß die Reinigung einer öffentlichen Körperschaft obliegt. Die Müllabfuhr gehört nicht zur Straßenreinigung.

Die Bestimmung, daß der Polizei zur Abstempelung vorzuführende Fahrzeuge von der Verpflichtung zur Führung eines gestempelten Kennzeichens befreit sind (§ 39 V.), bildet keine Ausnahme von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens, denn die Befreiung bezieht sich nicht auf das Kennzeichen, sondern nur auf das Erfordernis des polizeilichen Stempels.

Der Kennzeichnungszwang besteht nur für Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen verkehren. Seit der Neuregelung vom 28. Juli 1926 wurde der Ausdruck „Öffentliche Wege und Plätze" fallen gelassen, dagegen der Begriff „Wege" inhaltlich auch auf Plätze, Brücken, Durchgänge usw. ausgedehnt, so daß also eine sachliche Änderung dadurch nicht eingetreten ist. Hiebei ist aber strittig, ob für die Beantwortung der Frage, wann ein Weg ein öffentlicher im Sinne der Kraftfahrvorschriften ist, der Begriff des öffentlichen Weges nach Wegerecht oder vielmehr die tatsächliche Eigenschaft eines Weges ausschlaggebend ist. Hier muß in erster Linie der Sinn des Gesetzes entscheidend sein. Sein Zweck ist, wie überall, so auch hier, den öffentlichen Verkehr zu schützen, wo immer er erlaubterweise, wenn auch widerruflich, stattfindet. Es sind daher nach der herrschenden Meinung[2]) als öffentlich alle Wege und Plätze anzusehen, welche tatsächlich dem Verkehr des Publikums freigegeben sind, gleichviel, ob der Weg im Privateigentum steht und der Eigentümer z. B. das Recht hat, den Weg einzuziehen. Nur eine solche Auslegung wird dem Sinne des Gesetzes gerecht. Allgemein ist dagegen die Ansicht, daß geschlossene Rennbahnen, Fabrikübungsgelände oder Übungsstraßen nicht als öffentliche Wege in Betracht kommen, so daß darauf fahrende Kraftfahrzeuge nicht dem Kennzeichnungszwange unterliegen.

Weniger umstritten ist der Begriff des Verkehrs. Dieser darf vor allem nicht mit „Betrieb" oder „Inbetriebnahme"

[1]) Vgl. Müller, „Juristisches Automobillexikon".

[2]) Vgl. Müller, S. 120; Galli, S. 803; Soergel, 4, 362; Isaac, S. 33, u. a.

identifiziert werden. Diese Begriffe betreffen mehr die inneren technischen Vorgänge, während mit Verkehr das Verhältnis des Fahrzeuges zur Öffentlichkeit getroffen wird.[3]) Es ist also unter Verkehr nicht nur das Rollen des Kraftfahrzeuges über die Erdoberfläche zu verstehen, sondern auch der vorübergehende Stillstand auf der Straße.[4])

Verkehr ist ferner auch zweifellos die Fahrt, die ein Kraftfahrzeug im Schlepp eines anderen Kraftfahrzeuges ausführt. Eine andere Frage ist es aber, ob ein solches geschlepptes Fahrzeug die für ein auf öffentlichen Wegen verkehrendes Fahrzeug vorgeschriebene Kennzeichnung zu führen hat. In § 34 V. ist in dieser Hinsicht eine positive Bestimmung nicht getroffen, vielmehr wird darin nur negativ zum Ausdruck gebracht, daß die Vorschriften über Anhänger, insbesondere über deren Kennzeichnung keine Anwendung finden. Man könnte daraus schließen, daß geschleppte Fahrzeuge im allgemeinen als „Anhänger" im Sinne der Verordnung angesehen werden müssen, die nur von einer speziellen Verpflichtung, hier der Kennzeichnung, befreit sind. Diese Annahme geht aber fehl. Der Sinn des § 34 ist vielmehr der, darzutun, daß solche geschleppte Fahrzeuge eben keine „Anhänger" sind, sondern selbständige Kraftfahrzeuge, daher der nochmalige Hinweis auf die von einem Anhänger verschiedene Kennzeichnung. Schon der Umstand, daß ein geschlepptes Kraftfahrzeug tatsächlich ein von dem des Schleppers verschiedenes Kennzeichen zu führen imstande ist, was bei einem „Anhänger" nicht möglich ist,[5]) beweist praktisch die Richtigkeit dieser Ansicht. Der Einwand, daß man öfters auf der Straße Schleppzüge sieht von neuen Fahrzeugen, die überhaupt keine Kennzeichnung aufweisen, und es daher wohl falsch sei, wenn man geschleppte Fahrzeuge als selbständige Kraftfahrzeuge, die ordnungsgemäß gekennzeichnet werden müssen, behandelt, fällt

---

[3]) Vgl. J.W. 1926/1997.

[4]) Vgl. Recht 12, No. 1555, Entsch. des Kammergerichts, Pol. XX, 317.

[5]) Nach § 32 5 V. muß bei Mitführen von Anhängewagen oder -achsen außer dem vorderen Kennzeichen entweder an der Rückseite des letzten Fahrzeugs oder auf beiden Seitenwänden des Kraftwagens das hintere Kennzeichen angebracht sein. Aus dieser Vorschrift geht hervor, daß Kraftwagen und Anhänger, wenn an letzterem das Kennzeichen angebracht wird, die gleiche Erkennungsnummer führen müssen. Es ist daher nicht möglich, daß der Anhänger ein anderes Kennzeichen trägt als der Kraftwagen.

Den Schwierigkeiten, die dabei entstehen können, wenn jemand abwechselnd mehrere Anhänger, vielleicht auch noch mit mehreren Kraftwagen benutzt, kann dadurch abgeholfen werden, daß am Anhänger die Kennzeichen entsprechend ausgewechselt werden — ein Hindernis besteht dagegen nicht, wenn das Kennzeichen immer vorschriftsmäßig befestigt wird —, oder daß das hintere Kennzeichen auf beiden Seiten des Kraftwagens angebracht wird.

sofort in sich zusammen, wenn man in Betracht zieht, daß solche Fahrzeuge noch gar nicht zugelassen sind und deshalb überhaupt nicht als auf öffentlichen Wegen verkehrende Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Kraftfahrzeuggesetzes angesehen werden können. Man kann also kurz zusammenfassen, daß geschleppte Kraftfahrzeuge trotz des § 34 V. den allgemeinen Vorschriften über die Kennzeichnung unterliegen.

B. Die Arten der Kennzeichnung.

1. Das deutsche Kennzeichen für zugelassene Kraftfahrzeuge.

Die wichtigste und fast ausschließliche Kennzeichnung ist die durch das allgemeine deutsche Kennzeichen für Kraftfahrzeuge gemäß § 8 V. Jedes zum Verkehr auf öffentlichen Wegen in Deutschland zugelassene Kraftfahrzeug muß dieses Kennzeichen führen, soweit nicht ausdrücklich eine besondere Regelung getroffen ist.

Es besteht aus einem oder mehreren schwarzen Buchstaben bezw. römischen Ziffern auf weißem, schwarzgerandetem Grunde zur Bezeichnung des Landes oder engeren Verwaltungsbezirkes und aus der Erkennungsnummer, unter welcher das Fahrzeug in die polizeiliche Liste eingetragen ist. Dadurch ist die Möglichkeit geschaffen, innerhalb kurzer Zeit den Besitzer eines Kraftfahrzeuges in ganz Deutschland festzustellen und ihn gegebenenfalles zur Verantwortung zu ziehen. Dazu ist natürlich erforderlich, daß die Kennzeichenmerkmale im Reiche einheitlich festgelegt und allen Behörden kenntlich gemacht sind. Dies ist geschehen durch die „Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers über Kraftfahrzeugverkehr" vom 5. Dezember 1925 bezw. 16. März 1928,[1]) durch welche in Anlage 3 für die Verteilung der Kennzeichen innerhalb des Reichsgebietes ein „Plan für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge" aufgestellt wurde.

Darnach wurde die Kennzeichnung in der Weise vorgenommen, daß jedes Land ganz bestimmte Ziffern bezw. Buchstaben als besonderes Hauptkennzeichen zuerkannt erhielt, zu denen dann jeweils die laufenden Erkennungsnummern gemäß § 8 Abs. 1 S. 1 V. treten. Die Wehrmacht, sowie die Reichspost als Reichsorgane haben eine eigene unmittelbare Kennzeichnung, gleichgültig in welchem Lande sie sich befinden.

Im einzelnen gibt folgende Aufstellung näheren Aufschluß:

	Reich
1. Wehrmacht	R W
2. Reichspost	R P

[1]) RMinBl., S. 121.

Länder	
1 Preußen	Ziffer I und für die Provinzen die Buchstaben A, B, C, E, H, K, L, M, P, S, T, X, Y, Z, mithin IA, IB, usw.
2. Bayern	Ziffer II und Buchstaben A, B usw.
3. Sachsen	Die Ziffern I, II, III, IV V,
4. Württemberg	Ziffer III und die Buchstaben A, B usw.
5. Baden	IV B
6. Thüringen	Th
7. Hessen	Ziffer V und die Buchstaben O, R, S
8. Hamburg	HH
9. Mecklenburg-Schwerin	M I
10. Oldenburg	O und die Ziffern I, II, III
11. Braunschweig	B
12. Anhalt	A
13. Bremen	HB
14. Lippe	L
15. Lübeck	HL
16. Mecklenburg-Strelitz	M II
17. Waldeck	W
18. Schauburg-Lippe	SL

2. Das Probefahrtkennzeichen.

Das Probefahrtkennzeichen oder wie es nach seiner Farbe gebräuchlich noch genannt wird, das rote Kennzeichen, gleicht dem gewöhnlichen schwarzen Kennzeichen, nur daß es, wie schon sein Beiname sagt, rote statt schwarze Buchstaben mit Ziffern auf weißem, rotgerandetem Grunde aufweist und daß die Erkennungsnummer mit einer Null (0) beginnt. Die Verwendungsart dieses Kennzeichens ist verschieden. Man unterscheidet fünf Anlässe, bei denen es zu führen bezw. seine Führung erlaubt ist:

1. bei der Probefahrt, die der amtlich anerkannte Sachverständige vor der Zulassung eines Kraftfahrzeuges zum Zwecke der technischen Prüfung mit dem Fahrzeuge vorzunehmen hat. (§§ 5 Abs. 2, 37 V.)

2. bei der Probefahrt, die der amtlich anerkannte Sachverständige gelegentlich der Typenprüfung zum Zwecke der

technischen Prüfung mit dem Fahrzeuge vorzunehmen hat. (§§ 5 Abs. 3, 37 V.)

3. bei Probefahrten, die andere Personen mit einem Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen vornehmen. (§ 41 Abs. 1 V.)

4. bei Probefahrten, die Kraftfahrzeugfabriken, Zweigniederlassungen von solchen, Kraftfahrzeughändler und solche Gewerbebetriebe, die Zubehör- oder Bestandteile von Kraftfahrzeugen liefern oder Kraftfahrzeuge instandsetzen, mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen vornehmen. (§ 41 Abs. 2 V.)

5. bei Überführungsfahrten (§ 41 Abs. 10 V.)

Die Fahrten zu 1 und 2 werden im Gesetze als „Prüfungsfahrten" bezeichnet, sie dienen aber ebenso wie die eigentlichen Probefahrten der Erprobung des Fahrzeugs. Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen in Betrieb genommen werden sollen, müssen von der Behörde zum Verkehr zugelassen sein. Die Zulassung erfolgt aber insbesondere erst, nachdem die Betriebssicherheit der Fahrzeuge anerkannt worden ist, und zwar entweder nach individueller Prüfung des einzelnen Fahrzeugs oder nach Prüfung der Bauart als solcher, nach der die einzelnen Fahrzeuge (Typen) hergestellt sind, durch amtlich anerkannte Sachverständige. Die dazu notwendige Probefahrt wäre, da sich die Benützung öffentlicher Wege nicht vermeiden läßt, mangels der ihr ja erst nachfolgenden Zulassung nicht möglich, wenn nicht die Sondervorschriften über die Probefahrtkennzeichen eingreifen würden. Dabei muß zu einer gesetzlichen Fiktion gegriffen werden: Das zu erprobende Fahrzeug gilt als v o r l ä u f i g zum Verkehr zugelassen, so daß es also ohne Zulassung, versehen mit einer besonderen Kennzeichnung, nämlich dem Probefahrtkennzeichen, gemäß § 37 V. in Betrieb gesetzt werden kann. Natürlich dürfen diese Fahrten nur zum Zwecke der Erprobung vorgenommen werden.

Die Fahrten unter 3 und 4 dienen zur Feststellung oder zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit von Kraftfahrzeugen oder ihrer Teile, sie sind die Probefahrten im eigentlichen technischen Sinne. Hierbei sind zwei Fälle von Probefahrten einer Regelung unterzogen, nämlich der in § 41 Abs. 1 behandelte Fall, daß ein bestimmtes Kraftfahrzeug zu Probefahrten verwendet werden soll, während sich § 41 Abs. 2 auf die Fälle bezieht, in denen bestimmt bezeichnete Personenkreise mit einer größeren Anzahl von Fahrzeugen Probefahrten ausführen wollen.

Der Begriff Probefahrt war früher nicht festgelegt. Durch die Verordnung der Reichsregierung vom 18. April 1924 [2])

[2]) RGBl., S. 413.

wurde aber eine auch die Gerichte bindende Festlegung des Begriffs der Probefahrt vorgenommen. Probefahrtkennzeichen dürfen nunmehr nur zu den in § 41 Abs. 10 reichsrechtlich umgrenzten Probefahrten benützt werden.[3]) Darnach haben als Probefahrten zu gelten „Fahrten zur Feststellung oder zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit von Kraftfahrzeugen, von Kraftfahrzeugbestandteilen oder Kraftfahrzeugzubehörteilen, wenn sie durch die Absicht der Erprobung veranlaßt sind und ihr in der Hauptsache dienen."

Dies ist insbesondere der Fall, wenn Probefahrten stattfinden zum Zwecke des Verkaufs bezw. Kaufs von Kraftfahrzeugen. Sobald aber für diese Fahrten außer den Kosten für Betriebsstoff noch Vergütungen erfolgen, liegt eine Probefahrt nicht mehr vor, ebenso sobald der Kauf abgeschlossen, also Einigung über Ware und Preis endgültig erfolgt ist,[4]) mag auch rein technisch die Fahrt noch zur Erprobung des Fahrzeugs ausgeführt werden. Als Probefahrten sind ferner solche Fahrten nicht anzusehen, die mit Reklame-Probe- oder Vorführungswagen veranstaltet werden und darauf abzielen, der Öffentlichkeit allgemein die zum Verkaufe gestellten Fahrzeuge vorzuführen, um erst die Kauflust anzuregen. Wenn jedoch solche Fahrten auf Anregung der Kauflust im Einzelfall abzielen, so können sie Probefahrten sein; es ist insbesondere nicht erforderlich, daß Kaufverhandlungen schon soweit vorgeschritten sein müßten, daß nur noch der endgültige Abschluß von der Vorführung abhängig gemacht ist.[5])

Zur Begriffsbestimmung der Probefahrt sind somit zwei Faktoren erforderlich:

1. die Feststellung oder der Nachweis der Gebrauchsfähigkeit von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeugbestand- oder Kraftfahrzeugzubehörteilen und

2. die Absicht der Erprobung in der Hauptsache.

Eine Fahrt verliert das Merkmal der Probefahrt nicht dadurch, daß mit der Fahrt ein Nebenzweck verbunden ist, z. B, die Beförderung einer Person oder eines Gegenstandes, es muß sich nur die Veranlassung zu einer Probefahrt aus dem Geschäftsbetrieb zum Zweck der Erprobung ergeben.[6])

Ob die Beteiligung an einem Rennen oder an einer Zuverlässigkeitsfahrt eine Probefahrt ist, ist jetzt Tatfrage. Früher

[3]) Reichsfinanzhof, II A 1033/24.
[4]) RG., 2. III. 1911, Recht 1911, No. 1469.
[5]) OLG. Celle, 4. II. 27.
[6]) Vgl. RG., 12. X. 09 Soergel, Jhrb. d. Str. 1910, 335; RG., 3. I. 1910 Recht 1910, No. 629; RGStr. 40, 256; RG., 29. IV. 12 Recht 1912, No. 1992.

wurde der Standpunkt vertreten, daß die Beteiligung an einem Rennen keine Probefahrt sei.[7]) Durch den Erlaß des Reichsfinanzministers vom 8. Mai 1925 (III D v 12578) wurde dann darüber einigermaßen Klarheit geschaffen. Er verweist darin auf die im Einverständnis mit ihm und den Landesregierungen seitens des Reichsverkehrsministers erfolgte Stellungnahme:

„Bei Fahrten, die von Kraftfahrzeugfabriken anläßlich der Beteiligung an Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten ausgeführt werden, wird die Tatfrage im Einzelfalle sein, ob eine aus Anlaß solcher Beteiligung ausgeführte Fahrt als Probefahrt anzusehen ist. Da die Werke bei Fahrten, die sie für sich allein vornehmen, nicht die Möglichkeit haben, die Leistungen ihrer Fahrzeuge mit den Leistungen der von anderen Werken hergestellten Fahrzeuge zu vergleichen, wird die Teilnahme an einem Rennen oder an einer Zuverlässigkeitsfahrt oft als Abschluß der Erprobung anzusehen sein. In solchen Fällen haben die Werke im Hinblick auf § 34 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. März 1923 (jetzt § 41 V.) begründeten Anspruch auf Zuteilung oder ungehinderte Verwendung eines bereits zugeteilten Probefahrtkennzeichens. Auf der anderen Seite wird nicht selten die Art des Rennens oder der Zuverlässigkeitsfahrt und die Zahl der von einem einzelnen Werk gestellten Fahrzeuge die Annahme rechtfertigen, daß es diesem Werk in der Hauptsache darauf ankommt, seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Werken nachzuweisen und in der Öffentlichkeit Aufsehen zu erregen, nicht aber die Fahrzeuge zu erproben."

Der Erlaß des Reichsfinanzministers erwähnt zwar nur Fahrten, die von Kraftfahrzeugfabriken ausgeführt werden. Die Kraftfahrzeughändler sind aber in § 41 Abs. 2 V. den Fabriken gleichgestellt, so daß die Annahme, daß auch Händler durch Teilnahme an Rennen Probefahrten unternehmen dürfen, nicht von vorneherein auszuschließen ist.[8])

Keinem Zweifel unterliegt es, daß die Hin- und Rückfahrt zu einer auf öffentlichen Wegen unternommenen Probefahrt als Teil der Probefahrt zu gelten hat und unter den nämlichen Bedingungen erlaubt ist, wie die Probefahrt selbst. Es läßt sich praktisch nicht durchführen, daß die Probefahrt dort beginnen muß, wo das Fahrzeug hinterstellt ist.

Als Überführungsfahrten gelten Fahrten zur Verbringung des Fahrzeuges an einen anderen Ort, wenn die Fahrten durch

[7]) Vgl. Isaac, S. 464.
[8]) Vgl. Entsch. d. Bayer. Ob.L.G. v. 29. Sept. 25 (Rev.Reg. I, No. 420/25).

die Absicht dieser Verbringung veranlaßt sind und ihr in der Hauptsache dienen, insbesondere Fahrten zur Verbringung von einer Herstellungsstätte an eine andere oder an eine Verkaufsstätte, bei Eigentumswechsel oder bei Wechsel des Wohnorts des Eigentümers an den neuen Einstellungsort, beim Verkauf ins Ausland an einen Grenzort. (§ 41 Abs. 10 V.) Bis zu der durch Art. I Nr. 42 der V.O. vom 15. März 1923 eingeführten Sonderregelung der Überführungsfahrten mußten z. B. in den Bezirk einer anderen Verwaltungsbehörde verkaufte Kraftfahrzeuge, wenn sie mit eigener Kraft überführt werden sollten, in der allgemein vorgeschriebenen Weise unter Zuteilung eines schwarzen Kennzeichens zugelassen und dann nach Verbringung in den anderen Bezirk neu zugelassen werden. Durch die Novelle vom 21. Juli 1923[9]) wurden die Überführungsfahrten den Probefahrten gleichgestellt, d. h. eine Überführung eines Fahrzeuges ermöglicht sich jetzt nach dem für die Probefahrten gültigen vereinfachten Verfahren.

Eine weitere sehr wesentliche Ergänzung erfolgte durch die Verordnung vom 28. Juli 1926. Der Begriff der Überführungsfahrt ist dadurch in eine größere Reihe einzelner Fälle zerlegt und somit bedeutend klarer gestellt worden; außerdem wurde auch die wichtige Frage des Abschleppens von Fahrzeugen behandelt, indem bestimmt wurde, daß als Überführungsfahrten ferner zu gelten haben Fahrten zum Zwecke des Abschleppens eines auf öffentlichen Wegen schadhaft gewordenen Kraftfahrzeuges von der Stelle, wo es schadhaft geworden ist.

Die Verwendung aller Arten von Probefahrtkennzeichen ist aber, selbst wenn sämtliche Voraussetzungen zur berechtigten Führung derselben gegeben sind, trotzdem nicht unbeschränkt erlaubt. In verschiedenen deutschen Ländern ist oder war der Gebrauch von Probefahrtkennzeichen an Sonn- und Feiertagen allgemein verboten. Solche Verbote sind aber ungültig.[10]) Die Verwendung kann an Sonn- und Feiertagen nicht allgemein verboten werden. Den verschärften polizeilichen Maßnahmen, zu welchen die Beobachung vermehrter mißbräuchlicher Verwendung an solchen Tagen geführt hat, liegt nicht ein allgemeines Verbot der Vornahme von Probe- und Überführungsfahrten an Sonn- und Feiertagen zugrunde.[11]) Vielmehr besteht ein solches Verbot nur nach Maßgabe der Vorschriften der Gewerbeordnung und der Vorschriften über die Heilighaltung von Sonn- und Feiertagen.[11 12]) Es muß also in jedem Einzelfall nachgeprüft werden, ob Gewerberecht oder Vorschriften über Heilighaltung der Sonntage verletzt sind.[11])

[9]) RGBl., S. 743 ff.
[10]) Vgl. Müller, 3. Aufl., S. 709.
[11]) S. Verfügung d. Bayer. Staatsmin. d. Inn. v. 16. X. 24.
[12]) In Bayern maßgebend die Verordnung vom 21. V. 97 betr. die Feier der Sonn- und Festtage. (GVBl., S. 197).

Wo, wie fast überall in Deutschland, an Sonn- und Feiertagen aus Gründen der äußeren Heilighaltung öffentlich bemerkbare Arbeiten verboten sind, ist es Tatfrage, ob diese Bestimmungen im Einzelfall durch eine Probefahrt verletzt sind. Fährt ein einzelnes Fahrzeug einmalig eine Strecke zu Probezwecken, so kann unmöglich die Tatsache allein, daß das Fahrzeug statt der schwarzen eine rote Nummer hat, eine Verletzung des Sonntags bedeuten. Anders, wenn etwa ein oder gar mehrere, vielleicht mit Einfahraufbau versehene Kraftfahrzeuge wiederholt dieselbe Strecke in hoher Geschwindigkeit durchfahren und es sinnfällig wird, daß diese Tätigkeit eine solche ist, die nach allgemeiner Anschauung an den Werktagen zu verrichten ist. Eine Überführungsfahrt am Sonntag kann niemals aus Gründen der Heilighaltung verboten werden, denn sie unterscheidet sich von sonstigen Fahrten nur durch die Farbe der Nummer.

Etwas anderes ist es, ob diese Fahrten nicht nach dem Gewerberecht verboten sind. Nach § 105 b Reichsgewerbeordnung ist die Probefahrt, d. h. das Einfahren von Autos für Fahrten und Werkstätten deshalb unzulässig, weil sie sich als gewerbliche Betätigung darstellt. Zwar gelten die gewerblichen Sonntagsbestimmungen nicht für das Verkehrsgewerbe (§ 105 i Gew.O.), aber diese Ausnahme hat wenig Bedeutung, weil das Probe-, also Einfahren im Verkehrs-(Transport-)Gewerbe selten vorkommt.[13])

Da Zweifel über die Tragweite dieser Vorschriften hinsichtlich der Verwendung von Probefahrtkennzeichen bestanden, wurden in Bayern die Bezirkspolizeibehörden durch eine Entscheidung des Staatsmin. d. Innern vom 16. X. 24 angewiesen, vorbehaltlich einer gegenteiligen oberstrichterlichen Entscheidung folgenden Rechtsstandpunkt einzunehmen:

„1. Unter § 1 der V.O. v. 21. V. 97 fallen nur Arbeiten, die geeignet sind, eine Störung der Feier der Sonn- und Festtage hervorzurufen. Probe und Überführungsfahrten mit Kraftfahrzeugen, die sich von Vergnügungs- und sportlichen Fahrten nur durch die Farbe des Kennzeichens unterscheiden, erscheinen nicht geeignet, eine solche Störung hervorzurufen. Eine Störung kann nur dann angenommen werden, wenn sich die Fahrten durch andere, besonders kennzeichnende Umstände als Probe- und Überführungsfahrten des Inhabers oder Angestellten eines Gewerbe-, Handels- oder Fabrikbetriebes darstellen.

2. Vom gewerblichen Standpunkt aus ist bei Probe- und Überführungsfahrten nur die gewerbliche Tätigkeit von Arbeitern und Angestellten im Sinne der §§ 105 ff.

[13]) Müllers „Juristisches Automobillexikon".

R.Gew.O. verboten. Hiernach unterliegt es keinem Zweifel, daß insbesondere das Einfahren von reparierten Fahrzeugen von Arbeitern der beteiligten Firma an Sonn- und Festtagen nicht gestattet ist. Dagegen muß in zahlreichen anderen Fällen die Vornahme von Probe- und Überführungsfahrten an diesen Tagen als zulässig erachtet werden, da oft der Führer des Kraftfahrzeugs nicht als Arbeiter im Sinne der in Frage kommenden Vorschriften anzusehen ist."

In ähnlicher Weise hat das Polizeipräsidium Berlin entschieden. Das Bayerische Oberste Landesgericht ist jedoch dieser Auffassung nicht beigetreten [14]) und hat somit praktisch die Ministerialentschließung v. 16. X. 24 insoferne illusorisch gemacht, als in dieser ja ausdrücklich nur „vorbehaltlich einer gegenteiligen oberstrichterlichen Entscheidung" Anweisung erteilt wurde. Es hat insbesondere verneint, daß Probefahrten sich noch durch andere besondere Umstände als durch die Farbe des Kennzeichens als gewerbliche Fahrten darstellen müßten, da ein ausschlaggebender Grund für das Erfordernis eines weiteren Unterscheidungsmerkmales nicht ersichtlich sei. Die Fahrt mit einem Probefahrtkennzeichen, das nach den einschlägigen Bestimmungen für Prüfungs-,Probe- und Überführungsfahrten und damit nur für Verrichtungen gewerblicher Art zugelassen ist, kennzeichne sich damit nach außen — für die große Masse der im Kraftfahrzeugverkehr Kundigen, also für eine größere bestimmte Personenzahl — als eine gewerbliche Verrichtung, gleichgültig, ob tatsächlich die Fahrt nicht dem bei Verwendung des Probefahrtkennzeichens von der K.F.V. vorausgesetzten besonderen Zweck (Erprobung und Überführung), sondern z. B. der Vorführung behufs Kaufs diene. Auch in einem solchen Falle bliebe die maßgebende allgemeine Eigenschaft einer gewerblichen Fahrt gewahrt und diese genüge in Verbindung mit der Führung des roten Kennzeichens, um eine öffentliche Vornahme gewerblicher Arbeiten an Sonn- und Festtagen im Sinne der Verordnung v. 21. V. 97 zu bejahen. Dabei gehe diese Verordnung allgemein von der Annahme aus, daß solche öffentlich-gewerbliche Verrichtungen allgemein geeignet seien, die äußere Heilighaltung der Sonntagsruhe zu beeinträchtigen. Leider ist eine reichsrechtliche Regelung bis heute noch nicht erfolgt. Sie würde einen neuen nicht unbedeutenden Schritt zur Vereinheitlichung der gesamten Kraftfahrzeuggesetzgebung in ganz Deutschland bedeuten.

Wie bereits erwähnt, ist das bei allen diesen „Probefahrten" zu verwendende Kennzeichen rot, d. h. es trägt rote Ziffern auf weißem, rot gerandeten Grunde. Handelt es sich

[14]) Urt. v. 21. X. 26, Rev.Reg. II, No. 398/26, Bayer. Verw.Bl. 1927, 107.

jedoch um Kleinkrafträder gemäß § 47 V., so ist das Probefahrtkennzeichen in grüner Balkenschrift auf weißem, grün gerandeten Grunde zu verwenden; es unterscheidet sich von dem gewöhnlichen roten Kennzeichen nur in der Farbe.

3. Das länglichrunde Kennzeichen (Zollamtskennzeichen).

Eine Art Ersatz für das allgemein erforderliche Kennzeichen nach § 8 V. ist das durch § 11 Abs. 1 b der Verordnung über den internationalen Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 31. Januar 1928 (V. intern. V.) vorgeschriebene länglichrunde Kennzeichen oder Zollamtskennzeichen, das für aus dem Auslande nach Deutschland ohne internationalen Fahrausweis kommende — außerdeutsche — Kraftfahrzeuge beim Grenzübertritt von den deutschen Grenzzollämtern ausgegeben wird, wenn dieselben nur zum vorübergehenden Aufenthalt nach Deutschland sich begeben. Es besteht, wie schon sein Name sagt, aus einem länglichrunden Schild, das auf weißem schwarz umrandeten Grunde eine Erkennungsnummer in schwarzen Ziffern trägt, entsprechend dem in Muster 5 zu § 11 Abs. 1 b V. intern. V. dargestellten Vorbild. Es ist ein ausschließlich inländisches Kennzeichen und kann daher nicht neben dem ausländischen heimatlichen Kennzeichen geführt werden. Diese müssen entfernt oder, wie es in der Praxis meist geschieht, überdeckt werden. Beim Ausgang aus dem Reichsgebiet ist das Kennzeichen wieder an die nächste zur Ausgabe von Kennzeichen befugte Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle abzuliefern.

4. Das Nationalitätszeichen oder das internationale Unterscheidungszeichen.

Ein weiteres besonderes Kennzeichen ist das internationale Unterscheidungszeichen, kurz Nationalitätszeichen genannt. Nach dem Internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909[15]) (Intern. Abk.) wird kein Kraftfahrzeug zum Übertritt aus einem Lande in ein anderes zugelassen, wenn es nicht augenfällig an der Rückseite außer einem heimatlichen Kennzeichen mit einer Nummer auch ein Unterscheidungszeichen trägt mit Buchstaben, die seine Staatsangehörigkeit erkennen lassen (Art. 4 Int. Abk.). Die Unterscheidungszeichen der beteiligten Länder sind eine oder mehrere schwarze große lateinische Druckbuchstaben und zwar:

A Oesterreich, B Belgien, BG Bulgarien, BR Brasilien, C Cuba, CD Diplomatisches Korps, CH Schweiz, CC Co-

[15]) RGBl. 1910, S. 603.

lumbia, CS Tschechoslowakei, D Deutschland, DA Danzig, DK Dänemark, E Spanien, ET Aegypten, EW Estland, F Frankreich, Algerien, Tunis und Indochina, FL Lichtenstein, G Guatemala, GB Großbritannien, GBA Insel Aurigny, GBJ Jersey, GBY Malta, GBZ Gibraltar, GBG Guernsey, GR Griechenland, H Ungarn, I Italien, IH Niederländisch-Indien, L Luxemburg, LE Lettland, LT Litauen, MA Marokko, MC Monaco, MEH Mexiko, N Norwegen, NL Niederlande, P Portugal, PA Panama, PE Peru, PL Polen, PR Persien, RC China, RM Rumänien, S Schweden, SAAR Saargebiet, SE Irland, SF Finnland, SHS Südslawien, SM Siam, SU Sowjetrußland, TR Türkei, US Vereinigte Staaten von Amerika.[16])

Das Abzeichen selbst besteht aus einem länglichrunden Schilde von 30 cm Breite und 18 cm Höhe (bei Krafträdern 18 bezw. 12 cm), das auf weißem Grunde die entsprechenden Buchstaben von mindestens 10 cm Höhe bei einer Strichbreite von 15 mm (bei Krafträdern 8 cm Höhe und 10 mm Strichbreite) trägt. Anl. C und Art. 6 No. 3 Int. Abk.

Das internationale Unterscheidungszeichen unterscheidet sich von den bisher angeführten Kennzeichen dadurch, daß es kein selbständiges ausschließliches Kennzeichen ist, für sich allein also nicht den polizeilichen Vorschriften über die Kennzeichnung genügt. Es kann nur n e b e n dem polizeilichen allgemein erforderlichen Kennzeichen geführt werden, unbeschadet der Vorschrift des § 13 V. Das Nationalitätszeichen eines deutschen Fahrzeugs hat für den inneren deutschen Verkehr keinerlei Bedeutung, muß aber beim Verkehr im Ausland geführt werden.

5. Das heimatliche Kennzeichen außerdeutscher Kraftfahrzeuge.

Außerdeutsche Kraftfahrzeuge, die aus dem Ausland zu vorübergehendem Aufenthalt in das Reichsgebiet gelangen und mit dem internationalen Fahrtausweis versehen sind, können, wenn sie außerdem das Nationalitätszeichen angebracht haben, ihr allgemeines heimatliches Kennzeichen beim Verkehr in Deutschland weiterführen. Für die Beschaffenheit desselben, sowie für die Art seiner Anbringung sind jedoch einzig und allein die Vorschriften des Heimatstaates des Fahrzeuges maßgebend.

C. Zuteilung und Abstempelung der Kennzeichen.

Das erforderliche Kennzeichen wird dem Kraftfahrzeug „zugeteilt". Die Vorschriften sprechen aber nicht allein von Zuteilung, sondern auch noch von Ausgabe und Zulassung

[16]) S. die von der Association Internationale des Automobiles reconnus herausgegebene Liste.

des Kennzeichens. Die Zuteilung ist die in gehöriger Form bekanntgegebene Entschließung der Verwaltungsbehörde, welche Erkennungsnummer das von dem Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr zu führende Kennzeichen zu tragen hat. Sie ist ein rein innerer Akt der zuständigen Amtsstelle, der für den Eigentümer eines bestimmten Kraftfahrzeuges die Berechtigung und zugleich auch die Verpflichtung mit sich bringt, ein bestimmtes Kennzeichen zu führen, ohne die Art und Weise, wie der Eigentümer in den Besitz dieses Kennzeichens gelangt, irgendwie festzulegen. Die Form, in der sich diese Zuteilung vollzieht, d. h. der Eigentümer das ihm zugeteilte körperliche Kennzeichen tatsächlich erhält, ist eine zweifache, nämlich die der Ausgabe und die der Zulassung. Bei ersterer wird das Kennzeichenschild mit der Aufschrift amtlich hergestellt und dann ausgegeben, bei letzterer muß der Fahrzeugbesitzer es sich selbst beschaffen und es fertig vorlegen, worauf es dann als der Vorschrift entsprechend amtlich zugelassen wird.

Auch die Zuteilung der Kennzeichen richtet sich nach den einzelnen oben angeführten Arten von Kennzeichen.

1. Die Zuteilung des gewöhnlichen deutschen Kennzeichens erfolgt in dem Verfahren über die Zulassung des Kraftfahrzeugs, sie ist ein Teil der von der Zulassungsbehörde bei der Zulassung eines Kraftfahrzeuges zu treffenden Maßnahmen. Nach § 6 Abs. 2 V. hat nämlich die höhere Verwaltungsbehörde im Falle der Zulassung das Fahrzeug in eine Liste einzutragen und zugleich die dem Fahrzeug zukommende Erkennungsnummer zu bestimmen, die ebenfalls in die Liste der zugelassenen Fahrzeuge einzutragen ist. Hiervon hat sie dem Antragsteller Mitteilung zu machen, sowie über die Zulassung und die Eintragung, ferner über die Zuteilung des Kennzeichens eine Bescheinigung — die Zulassungsbescheinigung — auszufertigen. Voraussetzung für die Zuteilung ist also unbestritten und unbedingt, daß der Zulassungsantrag in Ordnung geht. Sehr umstritten ist jedoch, wann die Zulassung und davon abhängig die Zuteilung des Kennzeichens als solche als erfolgt anzusehen ist. Während Isaac [1]) und Lechner [2]) auf dem Standpunkt stehen, daß der Akt, welcher die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde darstellt, als Zulassung zu betrachten ist, und Hoepfel [3]) und Weitz [4]) gar erst die Abstempelung des Kennzeichens verlangen, ist Müller [5]) und auch Hellingrath-Michel [6]) der An-

[1]) S. 35.
[2]) S. 211, Anm. 4 zu § 6.
[3]) S. 21 ff.
[4]) S. 67.
[5]) 3. Aufl., S. 124.
[6]) Kraftfahrrecht, S. 139.

sicht, daß die Mitteilung von der Eintragung und der Zuteilung des polizeilichen Erkennungszeichens ausschlaggebend ist.

Die Zuteilung des Kennzeichens ist, solange die vorgeschriebene Mitteilung an den Antragsteller nicht erfolgt ist, ein innerer Vorgang der Behörde, also eine Maßnahme, die auch geändert werden kann. Das gleiche gilt von der Eintragung in die „Liste", sie ist nicht etwa ein rechtsbegründender Akt, wie z. B. eine Grundbucheintragung; aus der Eintragung kann der Antragsteller, wenn sie ihm noch nicht mitgeteilt worden ist, kein Recht auf Inbetriebnahme des Fahrzeugs herleiten. Erst durch die Mitteilung von der Eintragung und Zuteilung des Kennzeichens an den Antragsteller ist der behördliche Akt aus einem rein internen Vorgang zu einer Maßnahme geworden, die rechtserhebliche Folgen mit sich bringt. Der Antragsteller kann sich tatsächlich erst jetzt entweder eine Tafel mit dem zugeteilten Kennzeichen anfertigen oder aber sich von der Behörde eine von ihr bereit gehaltene Tafel mit dem zugeteilten Kennzeichen geben — „ausgeben" — lassen. Es ist daher wohl richtig, wenn man erst mit dem Zugehen der Mitteilung an den Antragsteller das Fahrzeug als „zugelassen" und damit auch das polizeiliche Kennzeichen als „zugeteilt" erfolgt ansieht; die dann noch erforderliche Abstempelung des Kennzeichens hat für diese Frage keine Bedeutung.

Die Ausgabe von amtlich hergestellten Tafeln mit dem zugeteilten Kennzeichen ist für das gewöhnliche schwarze Kennzeichen zu einem Ausnahmefall geworden; die Behörden haben es aus leicht ersichtlichen praktischen Gründen fast völlig aufgegeben, diese Kennzeichen „auszugeben", im allgemeinen werden mit der Benachrichtigung der Zuteilung des polizeilichen Kennzeichens die Antragsteller aufgefordert, sich das erforderliche Kennzeichen selbst anfertigen und es dann amtlich „zulassen" zu lassen.

Zur endgültigen Zulassung ist dann noch erforderlich, daß dieses Kennzeichen mit dem Dienststempel der zuständigen Polizeibehörde versehen wird. Nach § 9 V. müssen die sämtlichen erforderlichen Kennzeichen mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen sein. Der Zweck dieser Anordnung ist offensichtlich. Das Kennzeichen dient dazu, jederzeit die Identität eines Kraftfahrzeugs feststellen zu können. Es wäre für jeden Fahrzeugbesitzer nicht allzu schwer, ein Kennzeichen sich zu verschaffen und durch Anbringung eines falschen Kennzeichens die Feststellung der Identität des Fahrzeugs zu vereiteln. Fast unmöglich aber ist es, die behördliche Abstempelung eines am Fahrzeug angebrachten falschen, also eines dem Fahrzeug nicht zukommenden Kennzeichens zu erreichen, da die Abstempelung erst vorgenommen wird, wenn

die Polizeibehörde durch sorgfältige Prüfung sich überzeugt hat, daß die Vorschriften, insbesondere auch die über die Anbringung des zugeteilten Kennzeichens, eingehalten worden sind. Trägt daher ein Kraftfahrzeug ein gestempeltes Kennzeichen, so besteht die größtmöglichste Gewähr dafür, daß dieses Kennzeichen wirklich das dem Kraftfahrzeug zugeteilte Kennzeichen ist.

Zum Zwecke der Abstempelung des Kennzeichens hat die Polizeibehörde die Vorführung des Kraftfahrzeugs anzuordnen. Befindet sich nun das Kraftfahrzeug deshalb auf dem Wege zur Polizei, so kann es auf dieser Fahrt naturgemäß noch keinen Dienststempel auf dem Kennzeichen haben. Diese Fahrt zur Polizeibehörde ist kraft der positiven Vorschrift des § 39 V. die einzige, die mit einem nicht gestempelten Kennzeichen gemacht werden darf; abgesehen davon darf keine Fahrt auf öffentlichen Wegen ohne gestempeltes Kennzeichen erfolgen, auch nicht die zum amtlich anerkannten Sachverständigen behufs Vornahme der technischen Prüfung des Kraftfahrzeugs.[7]) Daß das Kraftfahrzeug in einem solchen Falle in der Tat sich nur auf der Fahrt zur Polizei befindet, ist durch die schriftliche Aufforderung zur Vorführung nachzuweisen.

Eine einheitliche Vorschrift über die Art des Dienststempels besteht nicht, es soll nur dessen Dauerhaftigkeit möglichst gewährleistet werden. Darum ist in Landes-Ausführungsbestimmungen (z. B. in Preußen und Bayern) die Verwendung von Schablone und Ölfarbe empfohlen; in einer Verfügung des preuß. Minist. für Handel und Gewerbe und des Minist. des Innern vom 21. Sept. 1923[8]) ist angeordnet, daß die Abstempelung lediglich durch eine Schablone unter Verwendung von roter Ölfarbe vorzunehmen und daß die Verwendung von Metallschildern wegen der Möglichkeit einer mißbräuchlichen Auswechselung unzulässig ist.

Mit der erfolgten Abstempelung der Polizeibehörde ist das Kennzeichen sodann ordnungsgemäß und endgültig zugelassen.

Für die Abstempelung der im Dienstbereiche der Wehrmacht und der Reichspost verwendeten Kennzeichen haben der Reichswehr- und der Reichspostminister die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Die Mitwirkung der Polizeibehörde nach § 9 (Abstempelung), § 12 (Erneute Abstempelung), § 39 (Vorführung des Kraftfahrzeugs), § 41 (Abstempelung des Probefahrtkennzeichens) braucht nicht stattzufinden. (§ 45 Abs. 2 u. 3. V.)

[7]) Vgl. KG. 17. Okt. 1911; auch Reger und Oberländer.
[8]) Min.Bl. f. d. preuß. inn. Verw., S. 969.

2. Anders erfolgt die Zuteilung des roten Kennzeichens, und auch hier wiederum verschieden, je nachdem es sich um die bereits oben aufgeführten verschiedenen Arten von roten Kennzeichen handelt.

a) Bei den Prüfungsfahrten, welche die amtlich anerkannten Sachverständigen zum Zwecke der technischen Prüfung mit dem Kraftfahrzeug ohne Zulassungsbescheinigung gemäß § 37 V. vorzunehmen haben, werden den Sachverständigen die dazu erforderlichen Probefahrtkennzeichen steuerfrei zur Verfügung gestellt. (§ 9 Abs. 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz.) Diese sind bereits mit dem Dienststempel der höheren Verwaltungsbehörde versehen, so daß rein technisch hier nur von einer Ausgabe der Kennzeichen gesprochen werden kann, und zwar von einer Ausgabe, bei der auch das dritte Erfordernis einer ordnungsmäßigen Kennzeichnung, nämlich die Abstempelung, bereits von der Behörde erfüllt worden ist. Hiebei ist noch zu bemerken, daß diese Kennzeichen, wie auch die Eingangsworte des Abs. 2 § 37 V. „während der Prüfungsfahrten" ergeben, nur für die Prüfungsfahrt selbst bestimmt sind, also für die Fahrt in Anwesenheit des Sachverständigen. Nur während solcher Fahrt gilt ja auch nach Abs. 1 das Fahrzeug „als vorläufig zugelassen". Wird das noch nicht zugelassene Fahrzeug außerhalb der in § 37 V. vorgesehenen Prüfungsfahrt in Betrieb genommen, so gilt diese Fiktion nicht. Es entspräche daher nicht der Vorschrift, wenn etwa der Sachverständige, statt sich mit dem Kennzeichen zum Fahrzeug zu begeben und dann mit diesem die Prüfungsfahrt nach § 37 anzutreten, das rote Kennzeichen zur Verwendung am Fahrzeug vorausschicken und das Fahrzeug dann versehen mit dem roten Kennzeichen zu sich kommen lassen würde, um ihn zur Probefahrt abzuholen. Denn dann würde das Fahrzeug außerhalb der Prüfungsfahrt mit dem nur für diese selbst bestimmten roten Kennzeichen versehen sein und Führer und Halter würden sich einer Verletzung des § 23 Kraftfahrzeuggesetzes schuldig machen, da es sich hier um ein Kraftfahrzeug handelte, das noch gar nicht zum Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen ist.

b) Für die Zuteilung der Kennzeichen für Einzelprobefahrten gemäß § 41 Abs. 1 V. ist zunächst die Einleitung des gewöhnlichen Zulassungsverfahrens nach §§ 5 u. 6 V. Voraussetzung. Dabei ist zu beachten, daß vom „Eigentümer" die Rede ist, also nur derjenige, welcher im Rechtssinne Eigentum hat, hier in Betracht kommt. Dieser hat die Notwendigkeit der Probefahrt nachzuweisen, worauf ein besonders beschleunigtes Verfahren angewendet wird, in dem die Sachlage im einzelnen Falle einer besonderen Berücksichtigung unterzogen wird. Ist der Nachweis der Notwendigkeit dem Antragsteller geglückt, so erhält er an Stelle der Zulassungs-

bescheinigung nach § 6 Abs. 2 V. eine besondere Zulassungsbescheinigung nach einem besonderen vom Reichsverkehrsminister vorgeschriebenen Muster[9]) und ein rotes Kennzeichen. Dieses wird also „ausgegeben"; allerdings ist damit nicht gesagt, daß es ausgegeben werden muß. Es kann dem Antragsteller zugeteilt und von diesem selbst beschafft werden, doch ist das gewöhnliche Verfahren die Ausgabe, welche sich aber von der vorerwähnten Ausgabe der Prüfungsfahrtkennzeichen dadurch unterscheidet, daß das ausgegebene Kennzeichen noch der Abstempelung durch die Polizeibehörde bedarf. Diese erfolgt ähnlich, wie bei dem gewöhnlichen schwarzen Kennzeichen nach § 9 V., doch ist sie nur sinngemäß anzuwenden, d. h. es besteht die Nachprüfungspflicht der Polizei nur insoferne, als nicht die Ausnahmevorschriften für solche Kraftfahrzeuge, die zu Probefahrten Verwendung finden sollen, etwas anderes vorschreiben bezw. zulassen.

c) Kraftfahrzeugfabriken und die in § 41 Abs. 2 V. genannten Kreise sind nicht darauf angewiesen, sich für jedes einzelne Fahrzeug, mit welchem Probefahrten gemacht werden sollen, eine besondere vorläufige Zulassungsbescheinigung und ein Probefahrtkennzeichen erteilen zu lassen, sondern sie erhalten, „wenn sie zuverlässig sind", eine dem Umfang ihres Geschäftsbetriebes entsprechende Anzahl von Zulassungsbescheinigungen und eine entsprechende Anzahl von Probefahrtkennzeichen, die entweder für Kraftfahrzeuge jeder Art oder nur für Krafträder gelten, zu wiederkehrender Verwendung bei den einzelnen Kraftfahrzeugen.

Diese von der Behörde „erhaltenen" Kennzeichen werden im allgemeinen ebenso wie Einzel-Probefahrtkennzeichen ohne Stempel „ausgegeben". Auch sie müssen der Polizeibehörde zur Abstempelung vorgelegt werden, doch ist hier eine sinngemäße Anwendung des § 9 V. nicht vorgeschrieben; es ist daher eine Vorführung des einzelnen Fahrzeuges, für das ein solches Kennzeichen verwendet wird, nicht erforderlich.

Die Kraftfahrzeugfabriken usw. können sich jedoch die ihnen zugeteilten Kennzeichen auch selbst beschaffen. Dies schließt Oberländer aus § 41 Abs. 3 V., wo die „amtlich ausgegebenen" von den anderen Kennzeichen unterschieden werden.

d) Die Überführungsfahrten stehen, wie schon erwähnt, den Probefahrten gleich; für sie gilt also bezüglich der Zuteilung und Abstempelung das gleiche wie bei diesen.

3. Bei der Kennzeichnung der aus dem Auslande nach Deutschland ohne internationalen Fahrausweis kommenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge fällt die behördliche Zuteilung

---

[9]) Muster 8 der Bek. v. 16. März 1928 (RMinBl., S. 121).

des Kennzeichens mit der behördlichen Ausgabe sowie Abstempelung in einen Akt zusammen. Die Zollamtskennzeichen werden nach Maßgabe besonderer Anordnung einzig und allein „ausgegeben". Die deutschen Grenzzollämter und die besonders hiefür bestimmten Zoll- und Steuerämter im Innern halten nämlich für solche Fahrzeuge länglichrunde Kennzeichen, welche auch bereits mit dem Dienststempel der Ausgabestelle versehen sind, bereit, die beim Grenzübertritt zugeteilt und zwecks Anbringung ausgegeben werden.

Für jedes Fahrzeug wird nur ein Kennzeichen ausgegeben, welches an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle fest anzubringen ist. Auf diese Weise gekennzeichnete Fahrzeuge führen also nur ein und zwar ein hinteres Kennzeichen, ein ev. vorne angebrachtes heimatliches Kennzeichen muß entfernt oder überdeckt werden.

Die Ausgabe des Kennzeichens wird in der Steuerkarte vermerkt. Ist eine solche nicht gelöst, z. B. wegen Steuerfreiheit, so wird über die Ausgabe eine Bescheinigung nach vorgeschriebenem Muster erteilt. Für die Ausgabe wird eine Gebühr erhoben; für die Rückgabe des Kennzeichens in brauchbarem Zustande ist Sicherheit zu leisten. Das nähere bestimmt der Reichsminister der Finanzen. Beim Ausgang des Fahrzeugs aus dem Reichsgebiet ist das Kennzeichen und, soweit über seine Zuteilung eine Bescheinigung ausgestellt ist, auch diese an die nächste zur Ausgabe von Kennzeichen befugte Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle abzuliefern. Die Sicherheit verfällt zugunsten des Reiches, sobald feststeht, daß das Kennzeichen nicht beim Ausgang in brauchbarem Zustande abgeliefert wurde, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Steuerkarte. Bleibt das Fahrzeug dauernd im Inland und wird es nach § 6 V. dauernd im Inland zugelassen, so erfolgt die Rücksendung auf Ersuchen der höheren Verwaltungsbehörde durch die Vermittlung der bei der Zulassung mitwirkenden Polizeibehörde. (§ 11 V. Intern. V.)

4. Das Nationalitätszeichen bedarf, da es keine Erkennungsnummer enthält, keiner Zuteilung. Der Eigentümer hat es sich selbst zu beschaffen; er darf es aber nicht ohne weiteres an seinem Kraftfahrzeug anbringen, sondern nur, wenn er für dieses einen internationalen Fahrausweis besitzt; andernfalls macht er sich strafbar, auch wenn er nur im Inland mit dem mit dem Nationalitätszeichen versehenen Kraftwagen fährt und auch gar nicht die Absicht hegt, ins Ausland sich damit zu begeben. Erst wenn für das Fahrzeug ein internationaler Fahrausweis vorliegt, darf es mit dem Nationalitätszeichen versehen werden. Dieses unterliegt nicht der

Pflicht der Abstempelung, es kann auch nicht freiwillig abgestempelt werden.

5. Über die Zuteilung und Abstempelung der heimatlichen Kennzeichen eines ausländischen Kraftfahrzeuges entscheiden die Vorschriften des Heimatstaates.

D. Maßnahmen zur Erkennbarkeit der Kennzeichen.

Das polizeiliche Kennzeichen ist an der Vorderseite und an der Rückseite des Kraftfahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle anzubringen (§ 8 V.). Es genügt also nicht die Anbringung nur eines Kennzeichens entweder vorn oder hinten. Das gleiche gilt für die Probefahrtkennzeichen. Das länglichrunde oder Zollamtskennzeichen dagegen ist nur an der Rückseite anzubringen (§ 11 V. intern. V.), ebenso wie das Nationalitätskennzeichen, bei dem dies allerdings aus dem Gesichtspunkte leicht zu verstehen ist, daß es ja nur neben dem allgemeinen Kennzeichen geführt werden kann.

Kraftzweiräder und Kleinkrafträder sind im Gegensatz zu der vorgesehenen Regelung in den Grundzügen des Bundesrats betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1906 von der Führung des hinteren Kennzeichens befreit (§§ 8 Abs. 4, 48 V.). Die Befreiung wurde mit den dem Fahrer aus einem hinteren Kennzeichen erwachsenden Gefahren begründet. Jetzt vollends angesichts der Ausrüstung der Kraftzweiräder mit sogen. Soziussitz wäre die Anbringung eines hinteren Kennzeichens kaum möglich. Ermöglicht wurde diese Befreiung dadurch, daß beim Kraftrad infolge seiner geringen Breite das vordere Kennzeichen von der Seite und auch noch halb von hinten erkannt und dadurch der Zweck der Kennzeichnung erreicht werden kann.

Kraftdreiräder sind von der Führung des hinteren Kennzeichens nicht befreit. Bei ihnen genügt aber ebenso, wie bei Kraftwagen, deren betriebsfertiges Eigengewicht 0,5 Tonnen nicht übersteigt und wie bei Elektro-Karren mit nicht mehr als 1,75 Tonnen betriebsfertigem Eigengewicht die Einhaltung der Abmessungen für Kraftzweiräder (§ 8 Abs. 5 V.). Vor der Neuregelung vom 29. März 1928 war dies außer bei Kraftdreirädern nur noch bei Kraftwagen der Fall, deren Steuernutzleistung 3 Pferdestärke nicht überstieg. Jetzt ist also dem Gewicht die ausschlaggebende Rolle zugewiesen.

1. Beschaffenheit:

Vorbild für die Ausgestaltung der Kennzeichen war § 7 der vorerwähnten Grundzüge; jetzt ist sie ausschließlich in § 8 V. geregelt. Darnach sind die Ausmaße, insbesondere der Buchstaben und Nummern, sowie deren Zwischenraum einheitlich festgelegt.

Das vordere Kennzeichen ist in schwarzer, bei den Probefahrtkennzeichen in roter Balkenschrift, auf eine weiße, schwarz- bezw. rotgerandete rechteckige Tafel, deren Höhe ausschließlich des Randes bei einer Randbreite von mindestens 10 mm 115 mm zu betragen hat, aufzumalen. Die Buchstaben oder je nachdem die römischen Ziffern und die Nummern müssen in eine Reihe gestellt und durch einen wagrechten Strich von 25 mm Länge und 12 mm Stärke voneinander getrennt werden. Im übrigen betragen die Abmessungen: Die Schrifthöhe 75 mm bei einer Strichstärke von 12 mm und der Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm.

Bei dem an der Rückseite des Fahrzeugs anzubringenden Kennzeichen ist nicht von einer rechteckigen, sondern von einer viereckigen Tafel die Rede. Dies hat den Anschein, als könne bei dem hinteren Kennzeichen auch eine andere als rechteckige Tafel, z. B. eine in Trapezform, verwendet werden. Dies ist aber offenbar nicht der Fall. Der Unterschied bestand schon in Abs. 2 und Abs. 3 des § 7 der Grundzüge. Dort hatte die Wahl des Wortes „viereckig" Sinn. Es war gebraucht im Gegensatz zu der für Kraftzweiräder damals zulässigen sechseckigen Tafel für das hintere Kennzeichen. Nachdem das hintere Kennzeichen der Krafträder und damit der Gegensatz des viereckigen zum sechseckigen Kennzeichen weggefallen war, hätte folgerichtig auch in Abs. 3 des § 8 V. die Tafel als rechteckig bezeichnet werden müssen. Man wird nun aber wohl die Vorschrift des Abs. 6, wonach der Reichsverkehrsminister die Muster für die Kennzeichen vorschreibt, dahin auffassen dürfen, daß er auch die Form der Tafel bestimmen kann. Das ist in Anlage 2 zur Bekanntmachung vom 5. Dez. 25./16. März 28, Muster 3—6, dergestalt geschehen, daß auch die Tafel für das hintere Kennzeichen eine rechteckige Form erhalten hat. Damit wäre die Unstimmigkeit der Verordnung ausgeglichen.[1]) Daß eine redaktionelle Änderung derselben in dieser Hinsicht nicht vorgenommen worden ist, glaube ich darauf zurückführen zu können, daß tatsächlich das hintere Kennzeichen im Gegensatz zum vorderen, das nur in der einen Form, nämlich einzeilig, verwendet werden kann und in der Praxis stets gleich hergestellt wird, in zweierlei Arten Verwendung findet, nämlich als schmale längliche Tafel entsprechend der vorderen Kennzeichnungstafel, ferner als größere, mehr quadratische Tafel, auf der die erforderliche Schrift nicht einzeilig, sondern in zwei Zeilen aufgemalt ist. Diese Form entspricht dem Ausdruck „viereckig" mehr als die dem Auge als ausgesprochen rechteckig sich darstellende vordere Kennzeichnungstafel.

[1]) So Müller, 2. Aufl., S. 515.

Früher war das hintere Kennzeichen überhaupt nur zweizeilig zugelassen. Die Möglichkeit, auch das hintere Kennzeichen einzeilig zu gestalten, ist erst durch Art. 1 Nr. 15 der Verordnung vom 15. März 1923 eingeführt worden. Seitdem kann die Nummer unter den Buchstaben bezw. römischen Ziffern stehen, wobei dann der wagrechte Trennungsstrich wegfällt.

Die Abmessungen sind etwas anders als zuvor, nämlich: Schrifthöhe 100 mm bei einer Strichstärke von 15 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes bei einzeiligen Kennzeichen 140 mm, bei zweizeiligen 260 mm; ferner bei einzeiligen Kennzeichen: Stärke des Trennungsstriches 15 mm, Länge desselben 30 mm, während die Randbreite mit 10 mm und der Abstand zwischen den einzelnen Zeilen und vom Rand mit 20 mm gleichgeblieben ist.

Bei den Kraftzweirädern ist die eine erforderliche Kennzeichentafel nur in der Form des vorderen Kraftwagenkennzeichens zulässig. Die Abmessungen sind entsprechend der Größe des Kraftrades wesentlich verkleinert und betragen: Randbreite mindestens 8 mm, Schrifthöhe 60 mm bei einer Strichstärke von 10 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 12 mm, Stärke des Trennungsstriches 10 mm, Länge des Trennungstriches 18 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 84 mm. (§ 8 Abs. 4 V.)

Schließlich ist noch anzuführen, daß bei Kraftwagen, deren betriebsfertiges Eigengewicht 0,5 Tonnen und bei Elektro-Karren, deren betriebsfertiges Eigengewicht 1,75 Tonnen nicht übersteigt, sowie bei Kraftdreirädern die Kennzeichen mit dem für Kraftzweiräder erforderlichen Abmessungen herzustellen sind mit der Maßgabe, daß die Höhe der Tafel ausschließlich des Randes bei zweizeiligen hinteren Kennzeichen 156 mm betragen soll. (§ 8 Abs. 5 V.) Diese Sonderbestimmung mußte getroffen werden, weil es für Krafträder keine hinteren Kennzeichen gibt und weil die Ausmaße der vorderen und hinteren Kennzeichen einander entsprechen sollen.

Es ist nicht unbedingt notwendig, daß das zugeteilte Kennzeichen auf eine besondere Tafel aufgemalt wird. Das vordere, sowie das hintere Kennzeichen kann auch auf die Wandung des Fahrzeuges aufgemalt werden (siehe unten). Selbstverständlich müssen dabei die für die Kennzeichnungstafeln vorgeschriebenen Maße eingehalten werden, so daß sich für das Auge das aufgemalte Kennzeichen genau wie eine Tafel ausnimmt.

2. Anbringung:

Wie bereits erwähnt, sind die Kennzeichen auf der Vorderseite und auf der Rückseite des Kraftfahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle anzubringen (§ 8 V.). Dieser

Text spricht von je einem Kennzeichen vorne und hinten. Dadurch war bisher die Möglichkeit, statt eines Kennzeichens zwei zu benutzen, ebenso ausgeschlossen gewesen, wie diejenige, überhaupt nur ein Kennzeichen anzubringen. Seit der Verordnung vom 15. März 1923 können nunmehr bei spitzzulaufenden Fahrzeugen sowohl vorne wie hinten statt des einen Kennzeichens zwei solche angebracht werden. Diese Neuregelung will besonders den neuen Bauarten Rechnung tragen, die auf den durch den Flugzeugbau gewonnenen Erfahrungen über Stromlinien beruhen. In diesen Fällen müssen die Kennzeichen beiderseits an jedem spitzzulaufenden Ende des Fahrzeuges schräg, zur Fahrbahn senkrecht oder annähernd senkrecht stehen. Dieses letztere Erfordernis muß überhaupt bei jedem Kennzeichen erfüllt sein, d. h. jedes am Fahrzeug befindliche Kennzeichen muß zur Längsachse senkrecht oder zumindest annähernd senkrecht stehen. (§ 8 Abs. 1 V.) Nur so kann der Zweck der Kennzeichnung, die sofortige, auch auf größere Entfernung mögliche Identifizierung des Fahrzeugs gewahrt werden.

Ist das Kennzeichen auf eine besondere Tafel aufgemalt, so ist diese mit dem Fahrzeug durch Schrauben, Nieten oder Nägel fest zu verbinden. Es muß dabei die Gewähr gegeben sein, daß eine Loslösung des Kennzeichens vom Fahrzeug nur unter verhältnismäßig großem Aufwand von Arbeit und Zeit möglich ist. Irgend eine Befestigung, die in kurzer Zeit beseitigt oder geändert werden könnte, genügt nicht, vor allem nicht eine Befestigung mit Draht. Hier ist nur durch § 37 Abs. 2 eine Ausnahme zugelassen, die zugesteht, daß bei den roten Kennzeichen von der festen Anbringung der Kennzeichen abgesehen werden darf, nachdem ja das rote Kennzeichen nicht dauernd am Fahrzeug bleibt, sondern nur vorübergehend für die Zeit seiner zulässigen Verwendung angebracht wird. Für eine „feste" Anbringung würde hier die Absicht des Gesetzgebers, die Nämlichkeit eines zugelassenen Kraftfahrzeugs dauernd festzulegen und zu schützen, fehlen.

Eine Anbringung der Buchstaben und Zahlen mittelst Drahthaken auf einem Drahtgeflecht ist nicht als vorschriftsmäßig zu erachten, da das Kennzeichen hier jederzeit zu leicht geändert werden kann. Zu beanstanden ist auch ein Kennzeichen, das aus einer gewöhnlichen Glas- oder Milchglasscheibe mit aufgemalten Buchstaben und Ziffern besteht, vor welche zum Schutze nach außen ein Drahtnetz angebracht ist.[2]) Etwas anderes ist es, wenn ein solches Kennzeichen Bestandteil der Laterne selbst ist. (s. u.)

Ist das Kennzeichen auf die Wandung des Fahrzeugs aufgemalt, so kann zunächst von einer Befestigung am Fahrzeug

[2]) Polizei 1914, S. 8.

nicht die Rede sein, da ja die Wandung Bestandteil des Fahrzeugs und von diesem nicht loslösbar ist. Eine andere Frage ist es, was alles unter Wandung zu verstehen ist. Zur Wandung gehört unzweifelhaft auch der hinten befindliche Kraftstoffbehälter; die Tatsache, daß er abnehmbar und deshalb auswechselbar ist, steht dem nicht entgegen; ein nach § 8 Abs. 3 Satz 1 und 2 ausgeführtes und angebrachtes Kennzeichen kann sehr viel schneller und mit geringeren Schwierigkeiten ausgewechselt werden. Nicht dagegen kann als Wandung z. B. die abnehmbare Schutzhülle eines hinten angebrachten Ersatzreifens oder die Kofferkiste angesehen werden.

Ob eine „Wandung" im Einzelfall zur Aufmalung geeignet ist oder nicht, richtet sich darnach, ob der senkrechte Teil hoch genug ist, d. h. ob sie eine zur Aufmalung in den vorgeschriebenen Ausmaßen benötigte genügend große senkrechte Fläche hat.

Das hintere Kennzeichen schließlich kann auch noch Bestandteil einer Laterne sein, wenn nämlich das Kennzeichen auf die Laternenscheibe aufgemalt ist. Diese Art der Kennzeichnung findet sich heute nur noch bei alten Fahrzeugen, die mit großen hinteren, womöglich noch Petroleumlichtern ausgerüstet sind, während die modernen Fahrzeuge ausschließlich das kleine, aber leuchtkräftige elektrische Licht zur Beleuchtung der Nummerntafel aufweisen. Trotzdem ist aber die Verwendung des Kennzeichens als Bestandteil der Laterne rechtlich noch zulässig. Aus Rücksicht auf die Haltbarkeit des Kennzeichens erscheint es aber in einem solchen Falle zweckmäßig, über die beleuchtete, mit der Erkennungsnummer versehene Glas- oder Milchglasscheibe zum Schutze nach außen ein Drahtgeflecht anzubringen.

Bei jedem auf die beschriebene Weise angebrachten Kennzeichen ist zu beachten, daß für die Entfernung der Kennzeichen vom Erdboden ebenfalls Maße vorgeschrieben sind. Diese betragen für das vordere Kennzeichen 20 cm und für das hintere 45 cm. (§ 10 V.) Diese Entfernungen sind aber nur Mindestmaße, deshalb „sollen die Polizeibehörden darauf halten, daß da, wo es die Bauart des Fahrzeugs gestattet, das hintere Kennzeichen möglichst hoch angebracht wird."

Für das eine erforderliche vordere Kennzeichen des Kraftzweirades ist eine ausdrückliche Stelle der Anbringung nicht vorgeschrieben, wenn auch tatsächlich infolge der Aehnlichkeit der Maschinen das Kennzeichen stets gleich angebracht wird. Die Verordnung spricht nur von einer Anbringung an einer leicht sichtbaren Stelle, und zwar in der Fahrtrichtung. (§ 8 Abs. 4 V.) Es ist dies die sowohl durch den Wegfall des hinteren Kennzeichens als auch durch die Form der Kraftzweiräder bedingte besondere Regelung gegenüber der zur Fahrtrichtung senkrechten Anbringung beim Kraftfahrzeug.

Der positiven Vorschrift der „festen" Anbringung entspricht das Verbot der Verwendung von Klappvorrichtungen. (§ 10 V.) Darnach dürfen die Kennzeichen nicht zum Umklappen eingerichtet sein, d. h. nicht so, daß sie von jemanden umgeklappt werden können.[3]) Der Zweck der festen Anbringung, eine Vereitelung der sofortigen oder möglichst baldigen Feststellung des Kraftfahrzeugs auszuschließen, könnte dadurch umgangen werden, daß die Kennzeichen im Gebrauchsfalle durch irgendwelche Vorrichtung umgeklappt und somit die Wahrnehmung des Kennzeichens bedeutend erschwert oder gar unmöglich gemacht würde. Gegen diese Möglichkeit gab das Gebot der festen Anbringung keinen Schutz, denn „befestigt" ist auch ein Kennzeichen, das auf einer Klappvorrichtung vorschriftsmäßig durch Schrauben, Nieten oder Nägel angebracht ist. Es war daher ein besonderes Verbot notwendig, das klar und deutlich gegenüber derartigen Versuchen eine rechtliche Handhabe gab.

Alle voraufgeführten Vorschriften über die Kennzeichenanbringung einschließlich der besonderen Vorschriften des § 10 V. beziehen sich auf sämtliche allgemeine Kennzeichen, jedoch nicht auf die besonderen im internationalen Verkehr vorgeschriebenen. Die Art ihrer Anbringung ist im Internationalen Abkommen nicht geregelt, sodaß somit die Grundlage, etwa durch inneres deutsches Recht in der V. intern. V. Vorschriften darüber zu erlassen, fehlen würde. Demgemäß enthält denn auch die V. intern. V. Vorschriften über die Anbringung nur hinsichtlich der Nationalitätszeichen der deutschen Fahrzeuge, dagegen nicht bezüglich der nach Deutschland kommenden fremden. (§ 5 V. intern. V.) Für diese ist nur bestimmt, daß die mit internationalem Fahrausweis hereinkommenden Fahrzeuge an der Rückseite augenfällig außer dem heimatlichen Kennzeichen das Nationalitätszeichen tragen (§ 6 Abs. 3) und Fahrzeuge ohne internationalen Fahrausweis das länglich-runde Kennzeichen an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle anbringen müssen. (§ 11.) Für sämtliche deutsche und außerdeutsche Kraftfahrzeuge aber gilt die Vorschrift des § 13 der V., wonach die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen unzulässig ist. Es würde die Feststellung der Identität eines Fahrzeugs mit Hilfe des Kennzeichens ebenfalls nicht nur sehr erschweren, sondern geradezu unmöglich machen, wenn an ihm mehrere Kennzeichen verschiedenen Inhalts angebracht wären. Es kommt hier auf den Inhalt des Kennzeichens — d. s. Buchstaben, Ziffern, Erkennungsnummern, in- und ausländische Bezeichnungen — an. Ist deshalb der Inhalt der gleiche oder zumindest kein ab-

[3]) KG. 29. VI. 08, DJZ. 1908/1345.

weichender, so sind auch die ev. mehreren Kennzeichen als solche nicht verschieden im Sinne des § 13 V. Eine Verwirrung kann z. B. nicht entstehen, wenn neben dem heimatlichen Kennzeichen das keine Nummer und keine sonstige Herkunftsbezeichnung enthaltende Nationalitätszeichen angebracht wird. Das ist denn auch ausdrücklich für zulässig und beim Verkehr in fremden Lande sogar für notwendig erklärt. (Art. 4 Int. Abk., § 5 V. Intern. V.) Anders verhält es sich mit dem länglich-runden Zollamtskenntzeichen, denn dieses enthält eine Erkennungsnummer. Daher müssen etwa vorhandene ausländische Kennzeichen entfernt oder überdeckt werden, da sonst „verschiedene" Kennzeichen angebracht wären. (§ 11 Abs. 1b der V. Intern. V.)

Ebenso unzulässig wäre es, ein zugelassen gewesenes Fahrzeug nach Instandsetzung unter Beibehaltung des früheren schwarzen Kennzeichens mit einem roten Kennzeichen Probe zu fahren. In einem solchen Falle müßte das frühere schwarze Kennzeichen ebenfalls verdeckt werden.

Die Anbringung von sonstigen Bezeichnungen und Merkmalen, die mit Kennzeichen nicht verwechselt werden können und nichts mit dem Kennzeichen im Sinne der §§ 7 ff. V. gemein haben, ist durch § 13 V. nicht verboten. Die Vorschrift in § 13 V. schließt nicht aus, daß an Kraftfahrzeugen mit besonderem Verwendungszwecke (Droschken, Omnibussen, Postwagen, Geschäftswagen und dgl.) außer dem polizeilichen Kennzeichen der Verwendungszweck dieser Fahrzeuge durch eine entsprechende Bezeichnung (Wagennummer, Firma usw.) ersichtlich gemacht wird. Unerläßliche Voraussetzung ist jedoch, daß Verwechslungen mit dem polizeilichen Kennzeichen ausgeschlossen bleiben.[4]) Ferner sind keine „Kennzeichen" Warnungsschilder, wie z. B. „Achtung", „Vierradbremse" und ähnliches oder ein heraldisches Kennzeichen, wie ein verschlungener Namenszug oder eine Grafenkrone.[5]) Auch die Anbringung von Fähnchen (Wimpeln) ist nicht verboten.

So war es daher möglich, daß eine besondere Kennzeichnung der behördlichen Dienstkraftfahrzeuge für Preußen und das Reich angeordnet werden konnte, und zwar in Preußen:

1. Verkehrskennzeichen: Dienstkraftfahrzeuge der staatlichen Polizei dürfen bei reinen Dienstfahrten besonders bestimmter Beamten gekennzeichnet werden, damit ein schnelles ungehindertes Vorwärtskommen auch bei lebhaftem Straßenverkehr möglich ist. Das Kennzeichen, das vor der Mitte der Windschutzscheibe befestigt wird, besteht aus einer Blechscheibe von etwa 160 mm Durchmesser, die auf weißem

---

[4]) Min. Bek. v. 18. V. 1923 zu § 13.
[5]) Vgl. Reger, 35, 1913.

Grunde den preußischen Adler, das Dienstsiegel und als Aufschrift in schwarzer fetter Antiquaschrift von etwa 20 mm Buchstabenhöhe die Worte „Staatliche Polizei" für die Ober- und Regierungspräsidenten sowie die Polizeibeamten, das Wort „Staatsminister" für den preußischen Ministerpräsidenten, die Staatsminister, Staatsekretäre und befugten Beamten des Ministeriums des Innern enthält.

2. Hoheitszeichen (Dienstflagge): Neben der eben erwähnten Kennzeichnung führen die Dienstkraftzeuge des preußischen Ministerpräsidenten, der Staatssekretäre, Ober- und Regierungspräsidenten für ihre Person eine weiße Flagge (auch Standarte oder Blechscheibe) oben und unten von einem schwarzen Streifen eingefaßt mit dem preußischen fliegenden Adler.

Im Reich:

Die Dienstkraftwagen des Reichspräsidenten, des Reichskanzlers, der Reichsminister und Staatssekretäre führen

1. das oben unter 1. beschriebene Kennzeichen, jedoch auf gelbem Grunde mit roter Umrandung den Reichsadler und als Aufschrift das Wort „Reichsbehörde".

2. die Standarte des Reichspräsidenten bezw. die Dienstflagge der betreffenden Reichsbehörde.[6])

3. Behandlung durch den Kraftfahrzeugführer.

Mit der ordnungsgemäßen Anbringung des Kennzeichens am Fahrzeug sind die Verpflichtungen, die dem Führer des Kraftfahrzeuges hinsichtlich des Kennzeichens auferlegt sind, noch lange nicht erschöpft; sie beginnen damit vielmehr erst und bilden für den Führer eine stete Gefahr, sich strafbar zu machen, insbesondere dann, wenn die äußeren Umstände nicht besonders günstige sind.

a) So besteht einmal die Verpflichtung, die Kennzeichen stets von jeglicher Verdeckung, z. B. durch Gepäck, Herabhängen von Kleidungsstücken usw., freizuhalten (§ 10 V.). Besonders ist auch darauf zu achten, daß die Kennzeichen nicht durch Vorrichtungen selbst, die fest am Fahrzeug angebracht sind, wie Vorrichtungen zur Aufnahme von Gepäck und Beleuchtungsvorrichtungen, verdeckt werden. Diese Vorschrift selbst ist ja aus dem bereits wiederholt dargelegten Zweck der Kennzeichnung wohl zu verstehen. Der Tatbestand des Verdecktseins im Sinne des § 10 ist aber nach der heutigen Rechtsprechung in so vielen Fällen schon gegeben, daß es der besonderen Sorgfalt des Führers oder unter Umständen auch so-

[6]) Rd. Erl. d. M. d. I. v. 26. II. 1926 (Mi.Bl. V, S. 227).

gar des Eigentümers oder Halters bedarf, um nicht der gesetzlichen Vorschrift zuwiderzuhandeln. Unbedingt festzuhalten ist, daß ein Verdecktsein des Kennzeichens nur dann vorliegen kann, wenn dadurch das Kennzeichen in der Erkennbarkeit beeinträchtigt ist. Die Beeinträchtigung kann hiebei eine verschiedene sein: das Kennzeichen kann vollkommen unerkennbar geworden sein, es kann aber auch die Erkennbarkeit nur erschwert sein, so daß die Feststellung des Kennzeichens trotzdem noch möglich ist. Die Gerichte stehen nun übereinstimmend auf dem Standpunkt, daß es zu einer Verfehlung gegen § 10 V. genügt, wenn die Feststellung des Kennzeichens durch Überdecktsein auch nur irgendwie erschwert ist. Hierher gehört vor allem auch die Frage, ob und wann das Kennzeichen „verdeckt" ist, wenn die Antriebskurbel, die sonst nötigenfalls durch eine Lederschleife festzuhalten ist, herunterhängt und somit durch das vordere Kennzeichen hindurchgeht. Das Kammergericht hat hier eine einfache, aber strenge Formulierung gefunden:

> „Die Antriebskurbel ist auf alle Fälle so zu befestigen, daß das vordere Kennzeichen auch nicht t e i l w e i s e verdeckt ist. Das vordere Kennzeichen muß v ö l l i g sichtbar sein." [7])

Dieser absolute Standpunkt wird in der Literatur aufs heftigste bekämpft. Ich verweise auf einen Aufsatz Lechners,[8]) der diese Frage im Zusammenhange mit einem Urteil des Amtsgerichts Stollberg vom 17. XI. 1920 eingehend behandelt und zugleich die Frage des Vorliegens des objektiven und subjektiven Tatbestandes für eine Strafbarkeit erörtert. Er führt darin u. a. folgendes aus:

> „Die Tatsache, daß die Antriebskurbel herunterhängt, ist an und für sich noch keine Ursache zur Bestrafung. Es gibt keine Vorschrift, welche sich mit dieser Frage befassen würde. Eine strafbare Handlung kann daher nur vorliegen, wenn durch das Herunterhängen der Kurbel die Vorschrift des § 10 V. verletzt d. h. das vordere Kennzeichen verdeckt wird. Der Begriff des Verdecktseins ist aber nur dann gegeben, wenn die Lesbarkeit beeinträchtigt ist. Solange daher die Nummer vorne in ihrem vollen Ausmaße ohne weiteres abgelesen werden kann, ist es unmöglich, von einem Verdecktsein zu sprechen. Im Falle des erwähnten Urteils des Amtsgerichts Stollberg hat der Angeklagte angegeben, daß bei seiner Wegfahrt die fragliche Kurbel ordnungsgemäß aufgehängt war und daß nur infolge eines Bahnübergangs, welcher frisch aufgeschot-

[7]) Besprochen in „Der deutsche Fuhrherr" 1925, No. 28, S. 27.
[8]) Erschienen in „Auto", „Deutsche Motorsportzeitung" u. a.

tert war, die Auslösung und das Herabfallen der Antriebskurbel bewirkt werden konnte. Das Urteil sagt diesbezüglich folgendes:

„Dies ist dem Angeklagten nicht zu widerlegen. Sein Vorbringen wird vielmehr durch das Gutachten des Sachverständigen und die Augenscheineinnahme gestützt. Der Sachverständige führte unter seinem Eide aus, daß der Bahnübergang neu aufgeschüttet ist, die Schienen 20 cm tief liegen und daher ein Ausschnappen der Kurbel aus der Arretierung infolge der schweren Erschütterung sehr leicht möglich ist. Durch die Erschütterung kann die Arretierung gefedert, sich entsichert und von selbst ausgelöst haben. Er sagt weiter unter seinem Eide aus, daß das Nummernschild durch die herunterhängende Kurbel nicht verdeckt werden kann, die einzelnen Zahlen stehen 4 cm auseinander und die Kurbel hat einen sehr schwachen Durchmesser. Dies ist auch durch die Augenscheineinnahme bestätigt worden. Es konnte daher dem Angeklagten die ihm zur Last gelegte Übertretung nicht nachgewiesen werden und er war deshalb freizusprechen."

In diesem Urteil ist also die Beurteilung der Beeinträchtigung der Erkennbarkeit des Kennzeichens eine wesentlich andere als die des Kammergerichts, vor allem ist darin Wert darauf gelegt, daß die Beeinträchtigung eine tatsächliche sein muß, wenn sie auch subjektiv als eine solche erschienen ist. Wohl mag dem betreffenden Polizeibeamten, der das Fahrzeug feststellte, das Kennzeichen durch die herunterhängende Kurbel schwer erkennbar vorgekommen sein, es wurde aber einwandfrei festgestellt, daß die Kurbel selbst, wenn sie herunterhing, keine Verdeckung des Kennzeichens bewirken konnte, da sie in ihrer geringen Größe im Verhältnis zu den Ausmaßen des Kennzeichens ja gar keinen Einfluß auf die Sichtbarkeit des Kennzeichens und auf dessen Lesbarkeit hatte und haben konnte. Deshalb konnte trotz der Tatsache, daß die Kurbel durch das Blickfeld des Kennzeichens hindurchging und damit unbedingt eine gewisse schwerere Erkennbarkeit des Kennzeichens gegeben war, als wenn es frei gewesen wäre, sich das Gericht nicht entschließen, darin einen Verstoß gegen den § 10 V. zu erblicken. Weiterhin ist aber bei dem obigen Urteil bemerkenswert, daß, selbst wenn objektiv die Erfordernisse des § 10 erfüllt sein sollten, unter Umständen subjektiv das Vorhandensein eines Verschuldens verneint werden muß, wenn besondere Umstände nach gewiesen werden können, welche

ein fahrlässiges Handeln auf seiten des Angeklagten verneinen. So ist es sehr leicht denkbar, daß besondere Erschütterungen, welche des öfteren vorkommen können, ein Herabfallen der Antriebskurbel bewirken. Dem Kraftfahrer kann aber wohl nicht zugemutet werden, nach jedem Bahnübergang oder nach jeder derartigen Erschütterung Nachschau zu halten."

Leider hat sich aber in letzter Zeit auch das Bayerische Oberste Landesgericht die Anschauung des Kammergerichts zu eigen gemacht und insbesondere in seiner Entscheidung vom 6. Dezember 1927 [9]) alle Einwendungen, die Lechner in seinem Aufsatz gebracht hat, als nicht durchdringend befunden. Es führt aus:

„Nach § 19 V. dürfen die am Kraftfahrzeug angebrachten Kennzeichen während der Fahrt auf öffentlichen Wegen niemals verdeckt sein; die Möglichkeit, die Kennzeichen abzulesen, darf nicht beeinträchtigt werden. Gegen dieses Verbot wird nicht nur dann verstoßen, wenn das ganze Kennzeichen verdeckt und unlesbar gemacht wird, sondern auch dann, wenn es nur teilweise verdeckt und das Ablesen nur einzelner Ziffern oder Buchstaben vereitelt oder wesentlich erschwert wird. Das Kennzeichen kann auch in diesem Falle seinen Zweck, die jederzeitige Feststellung des Kraftfahrzeugs zu ermöglichen, nicht mehr erfüllen. Ob eine solche teilweise Verdeckung des Kennzeichens durch die herabhängende Antriebskurbel nach deren Beschaffenheit herbeigeführt wird, ist Tatfrage. Der Erstrichter hat festgestellt, daß bei der Fahrt am Wagen des Angeklagten die Antriebskurbel herunterhing und das Kennzeichen teilweise verdeckte. An diese Feststellung ist das Revisionsgericht gebunden.

Eine Verurteilung aus § 21 KFG. mit §§ 10, 16 KFV. erfordert die Feststellung eines Verschuldens des Angeklagten. Auch diese Feststellung hat der Erstrichter getroffen. Wenn auch dem Führer eines Kraftfahrzeugs nicht zugemutet werden kann, daß er auf einer Fahrt schon nach Zurücklegung kurzer Wegstrecken anhält, absteigt und sich von der Ordnungsmäßigkeit seiner Fahrzeugausrüstungen überzeugt, so muß doch, wenn ein besonderer Umstand ihm hierzu Anlaß gibt, von ihm gefordert werden, daß er solche Nachschau vornimmt. Er handelt dann zum mindesten fahrlässig, unter Außerachtlassung der gebotenen Aufmerksamkeit und Vorsicht, wenn er auf die

[9]) Rev. Reg. I, 647/27, abgedruckt in E. d. Bayer. O.L.G, 1928, Bd. 27, S. 277/78.

Gefahr hin, daß an seinem Fahrzeug eine Ordnungswidrigkeit eingetreten sein kann, unbekümmert weiterfährt. Solche besonderen Umstände waren im vorliegenden Falle gegeben. Der Erstrichter hat festgestellt, daß die automatische Hochstellung der Kurbel am Wagen des Angeklagten nicht sicher und zuverlässig ist, und daß der Angeklagte die Unzulässigkeit der Einrichtung kennt. Er hat weiter angenommen, daß die Kurbel während der Fahrt infolge der Erschütterungen des Wagens herunterfallen kann und der Beschwerdeführer beruft sich selbst darauf, daß sich die Kurbel infolge des schlechten Zustandes der Straße gelockert haben könne. Es ist keine Ueberspannung der dem Angeklagten zuzumutenden Sorgfalt, wenn der Erstrichter unter diesen Umständen von ihm verlangt, daß er durch geeignete Vorkehrungen Abhilfe gegen das Eintreten eines verbotswidrigen Zustandes hätte schaffen sollen, und es darf ein pflichtwidriges Verhalten des Angeklagten auch darin erblickt werden, daß er sich nicht nach heftigeren Erschütterungen seines Wagens davon überzeugte, ob nicht die ihm als möglich bekannte Lösung der Antriebskurbel wieder eingetreten sei."

Man kann auf Grund dieser Entscheidung den Tatbestand des § 10 V. nunmehr wohl schon durch das Herunterhängen der Antriebskurbel an und für sich als erfüllt ansehen, selbst wenn besondere Umstände, die zu dieser Tatsache geführt haben mögen, vorliegen. Diese Anschauung ist eine große Belastung der Bedürfnisse des modernen Verkehrs und entspricht eigentlich nicht dem vom Bayerischen Obersten Landesgericht gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr allgemein eingenommenen Standpunkt, der meist in großzügiger Weise, wie z. B. hinsichlich der Beschmutzung der Kennzeichen, den Interessen des Kraftfahrwesens entgegenkommt.

Eine große Erleichterung für den Kraftfahrzeugführer ist sonach die Tatsache, daß fast bei allen modernen Kraftfahrzeugen die Antriebskurbel überhaupt in Wegfall gekommen ist und somit für ihn nicht mehr ein Moment, sich strafbar machen zu können, bildet. Bezüglich des hinteren Kennzeichens ist die Rechtssprechung des Kammergerichts nicht milder. So hat der Senat [10]) anläßlich eines Falles, in welchem durch aufgeschnallte Koffer das Kennzeichen für eine schräg hintenstehende Person verdeckt war, den Grundsatz ausgesprochen, daß das hintere Kennzeichen dazu bestimmt sei, kurz nach dem Vorbeifahren des Autos auch von einer seitlich stehenden Person — gleichviel auf welcher Seite sie steht — in einer ange-

[10]) 21. IV. 27 — 3, S. 70/27, veröffentlicht im „Recht des Kraftfahrers", 2. Jhrg., No. 16.

messenen Entfernung gesehen und gelesen zu werden. Ist ein Gegenstand seitlich des Zeichens vor, unter oder über ihm derart angebracht, daß diese Zweckbestimmung verhindert wird, so liegt der Fall einer unzulässigen Verdeckung vor. Es genügt also nicht, daß das Kennzeichen von einer gerade in der Fahrtrichtung hinter dem Wagen befindlichen Person erkannt werden kann.

b) Weiter ist in § 10 V. vorgeschrieben, daß die Kennzeichen stets in lesbarem Zustand erhalten werden müssen. Hier ist im Gegensatz zu vorher zu beachten, daß die Lesbarkeit des Kennzeichens als solche gewährleistet sein muß, nicht etwa dadurch, daß es von einer Verdeckung durch irgend welche Gegenstände freigehalten wird. Das Kennzeichen selbst muß, wenn es sich ohne Behinderung dem Blicke darbietet, so beschaffen sein, daß es sofort und ohne Schwierigkeiten abgelesen werden kann, und zwar ist diesem Verlangen nur genügt, wenn normale Augen die am vorbeifahrenden Wagen befindlichen zwei Kennzeichen lesen können; an stehenden Wagen müssen sie noch auf größere Entfernung erkennbar sein.[11]) Wenn die Nummer auch nur aus einem Kennzeichen, dem vorderen oder hinteren, nicht mehr entziffert werden kann, ist damit der Tatbestand der Uebertretung aus § 10 V. schon gegeben.

Der Fall der Unlesbarkeit der Kennzeichen ist nun aber sehr leicht möglich, sei es daß die Unlesbarkeit entweder infolge äußerer Einwirkungen auf das Kennzeichen z. B. Beschädigung durch Schlag oder Steinwurf oder infolge innerer Ursachen, wie Zerspringen, Absplittern des Schildes, Verblassen der Aufschrift eine dauernde geworden ist, sei es, daß sie, z. B. durch Ueberdeckung mit Staub oder Schmutz, nur vorübergehend eingetreten ist. Dem ersteren Zustand muß nach § 12 V. durch Erneuerung des Kennzeichens (s. u.) abgeholfen werden, bei letzterem ist sofort die Unlesbarkeit zu beseitigen. Diese Verpflichtung trifft ausschließlich den Führer (§ 16 V.). Wohl kommt neben der Verantwortlichkeit des Führers auch die des Fahrzeugseigentümers in Betracht. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen hat der Eigentümer einer Sache dafür zu sorgen, daß diese sich in einem den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Zustande befindet, so daß also im allgemeinen dadurch, daß dem Führer eine gewiße Verantwortlichkeit auferlegt wird, die des Eigentümers noch nicht ohne weiteres beseitigt ist. Dieser Grundsatz ist für das Kraftverkehrsrecht durch die Sonderbestimmung des § 16 V. eingeschränkt. In dem Umfange, in welchem hier die Verant-

[11]) Einem Urteil des LG. München II v. 5. X. 11, Ber. Reg., No. 261 II/11, genügte es nicht, daß das Kennzeichen nach längerem Hinsehen auf 12—30 Schritte noch lesbar war.

wortung für vorschriftsmäßigen Zustand einem anderen, nämlich dem Führer und in gewissem Maße auch dem Halter auferlegt wird, ist der Eigentümer entlastet.[12]) Nach § 16 ist aber der Halter nur strafbar, wenn er den unvorschriftsmäßigen Zustand des Fahrzeugs gekannt und trotzdem dem Führer die Weisung gegeben hat, zu fahren oder trotzdem es unterlassen hat, den Führer von der Fahrt abzuhalten. In allen anderen Fällen trifft den Führer die Verantwortung, bei Uebungs- und Prüfungsfahrten gemäß § 3 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetzes den Begleiter. So hat insbesondere er die Verpflichtung, die Kennzeichen in stets lesbarem Zustande zu erhalten. Er muß sich vor Fahrtantritt überzeugen, daß sie lesbar sind und darf eine Fahrt überhaupt nicht antreten, bevor er nicht Sorge für die Lesbarkeit der Kennzeichen getragen hat.

Weiterhin hat er aber auch einer unterwegs sich einstellenden Unlesbarkeit abzuhelfen. Die Fassung des § 16: „stellen sich Mängel unterwegs ein, so hat der Führer für Abhilfe zu sorgen" läßt erkennen, daß hiebei der Mangel dem Führer bewußt sein muß, daß also zur Bestrafung aus § 10 und 16 V. unbedingt ein Verschulden des Führers gegeben sein muß. Ein solches liegt aber nicht nur dann vor, wenn er weiß, daß das Kennzeichen unleserlich geworden ist und nachlässigerweise die Reinigung unterläßt, sondern auch dann, wenn er voraussehen konnte und mußte, daß das Kennzeichen während der Fahrt nicht lesbar bleiben werde und trotz wirklich eingetretener Unlesbarkeit die Fahrt fortsetzt. Diese Voraussehbarkeit muß bei besonderen Umständen, insbesondere dann, wenn die Straße stark mit Staub bedeckt, sehr durchweicht oder schmutzig ist, immer angenommen werden. Der Führer ist in solchen Fällen verpflichtet, auch während der Fahrt in angemessenen Zwischenräumen anzuhalten und das Kennzeichen zu reinigen.

In der Frage, welche Zwischenräume angemessen sind, haben entscheidende Gerichte teils einen milderen, teils einen strengeren Standpunkt eingenommen. Ein Urteil des Landgerichts München II v. 2. März 1912 [13]) versteht das Gebot, das Kennzeichen stets in lesbarem Zustande zu erhalten nur so, daß dies insoweit zu geschehen hat, als es dem Führer möglich ist, ohne die Erreichung des durch den Personen-Autoverkehr erstrebten Zieles rascher Beförderung zu vereiteln. Darnach müsse es genügen, wenn der Führer bei Antritt der Fahrt, bei einer Betriebspause oder nach Durchfahren einer nach Lage der Verhältnisse nicht zu großen Strecke — wobei 25 Kilometer nicht zu viel seien — die Zeichen prüfe und nötigenfalls reinige. Das Schöffengericht Potsdam [14]) mutet es

[12]) Müller, 2. Aufl., S. 533.
[13]) Ber. Reg., No. 43 II/12.
[14]) Vgl. „Allg. Automobil-Ztg." 1912, No. 30. S. 34.

dem Führer nicht zu, in kurzen Zwischenräumen sich von der Beschaffenheit der Kennzeichen zu überzeugen, wie es bei schnellem Fahren auf schmutziger oder staubiger Straße nach § 10 eigentlich notwendig wäre, da dies den Zweck des Automobils, eine Fahrt zu beschleunigen, in Frage stellen würde. Das OLG. Dresden [15]) verlangt, daß der Führer das Kennzeichen reinigt, wenn er nach Befahren einer schmutzigen Straße wieder auf saubere Wege kommt.

Wesentlich strenger urteilt das LG. Frankfurt a. M.[16]), dem die Sicherheit des Verkehrs, die die jederzeitige Feststellbarkeit der Identität des Fahrzeugs verlange, über die Vermeidung der durch öfteres Anhalten eintretenden Belästigung geht, und das sogar vom Führer verlangt, daß er Wasser zum Reinigen des Kennzeichens mitführt, wenn er nicht die Gewißheit hat, solches auf der Fahrt stets vorzufinden.

Aehnlich streng war früher der Standpunkt des Kammergerichts, das sich aber in letzter Zeit den Anforderungen des modernen Verkehrs gegenüber verständlicher gezeigt hat. So hat es ein vorinstanzielles Urteil, in welchem der Angeklagte, weil er bei regnerischem Wetter über eine schmutzige Landstraße gefahren war, so daß sein Schlußkennzeichen verschmutzt und unlesbar war, aus § 10 V. gestraft worden ist, mit folgender Begründung aufgehoben. „Die Vorentscheidung lasse die Feststellung der Verschuldung vermissen. Sie stelle nur fest, daß das Schlußkennzeichen bei dem regnerischen Wetter verschmutzt und nicht lesbar war. In dieser Form sei die Entscheidung nicht zu halten. Grundsätzlich sei daran festzuhalten, daß der Führer jederzeit für den lesbaren Zustand der Kennzeichen zu sorgen habe. Hiezu gehöre die Ueberzeugung von der Sauberkeit des Kennzeichens vor der Fahrt, Reinigungspflicht unterwegs in angemessenen, nach Lage des Einzelfalles unter Berücksichtigung der Witterung zu bestimmenden Abständen — etwa von Station zu Station — vor der Einfahrt in geschlossene Ortschaften; evt. müsse die Reinigung auch in kürzeren Abständen erfolgen. In Betracht zu ziehen sei, aber, daß Maßnahmen, die eine völlige Vereitelung des Zweckes des Kraftfahrzeugverkehrs — der Verkehrsbeschleunigung — zur Folge haben könnten, vom Gesetzgeber kaum beabsichtigt seien. Es sei auch zu bedenken, daß die Vorschriften betr. den Schutz der Kennzeichen nicht unmittelbar der Verhütung von Unfällen dienen, sondern lediglich die Ermöglichung der Feststellung etwa für ein Vorkommnis verantwortlicher Personen bezwecken.“ [17])

[15]) Urt. v. 5. II. 1913, Sächs. Arch. f. Rechtspflege 1914, 258.
[16]) Urt. v. 15. VI. 1912, Polizei 1912/328.
[17]) Urt. v. 13. VII. 1925, 3, S. 138/25.

Alle diese Gesichtspunkte, die die verschiedenen Gerichte ihrer Entscheidung zugrunde legten, hat nunmehr das Bayerische Oberste Landesgericht in vielen sogenannten „Schmutzentscheidungen" auf eine Formulierung gebracht, die den tatsächlichen Bedürfnissen des Automobilfahrers in wahrhaft großzügiger, moderner Weise entgegenkommt und hat durch die stetige Unbeirrbarkeit seiner Rechtsprechung beinahe jeden Zweifel über die Auslegung des § 10 mit § 16 V. ausgeschaltet. Die Ausführungen über dieses Kapitel werden daher am besten mit den Worten dieses Gerichtes geschlossen:

„Der § 10 V. schreibt allerdings vor, daß die Kennzeichen des Kraftfahrzeugs stets in lesbarem Zustande erhalten werden müssen. Allein wenn diese Vorschrift ganz wörtlich in dem Sinne ausgelegt werden wollte, daß der Führer eines Kraftfahrzeugs in jedem Augenblicke für den lesbaren Zustand des Kennzeichens sorgen muß, so würde dies notwendig dazu führen, daß Kraftfahrzeuge mit tief angebrachten Kennzeichen auf stark schmutzigen Straßen überhaupt nicht verkehren könnten. Denn beim Fahren auf derartigen Straßen kann ein solches eben erst gereinigtes Kennzeichen schon nach ganz kurzer Zeit wieder mit Schmutz überzogen sein und der Fahrer müßte fortgesetzt nach ganz kurzen Zwischenräumen immer wieder anhalten, um sich nach dem Zustande des Kennzeichens umzuschauen und dieses nötigenfalls zu reinigen. Das würde den Zweck des Kraftfahrzeugverkehrs, die Verkehrsbeschleunigung, völlig vereiteln und kann nicht im Sinne des Gesetzes und in der Auffassung der Vollzugsbehörden, die solche Fahrzeuge zulassen, gelegen sein. Können nach der derzeit zugelassenen baulichen Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge die Kennzeichen nicht überall so angebracht werden, daß sie vor Verschmutzung gesichert sind, so muß, um unerträgliche Folgen hintanzuhalten, die Gesetzesanwendung diesem Umstande Rechnung tragen. Die Vorschrift muß eine vernünftige Auslegung finden, die gleichzeitig den verkehrspolizeilichen Zwecken des § 10 V. und den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Genüge leistet.

Der erkennende Senat hat auf Grund dieser Erwägungen in Übereinstimmung mit anderen Gerichten[18]) in ständiger Rechtsprechung den Standpunkt vertreten, daß der Führer eines Kraftfahrzeugs, der unter allen Umständen schon nach § 16 V. beim Antritt einer längeren Fahrt für die Lesbarkeit der Kennzeichen sorgen muß, der durch

[18]) z. B. KG. v. 13. VII. 1925 — d. i. das oben bereits erwähnte Urteil —; OLG. Dresden, 23. III. 1926 (LZ. 1926, S. 603).

§ 10 V. für ihn begründeten und aus § 16 V. letzt. Satz zu entnehmenden Verpflichtung im allgemeinen genügt, wenn er in angemessenen, nach Lage des Einzelfalls unter Berücksichtigung der Witterungs- und Wegverhältnisse zu bestimmenden Zwischenräumen Nachschau nach den Kennzeichen hält und sie erforderlichenfalls reinigt.[19]) Je nach den Umständen muß diese Abhilfemaßnahme allerdings auch schon nach Zurücklegung einer kürzeren Wegstrecke verlangt werden. Dies fordert die Rechtsprechung des Obersten Landesgerichts namentlich vor der Einfahrt in größere Ortschaften und beim Übertritt von durchweichten und schmutzigen auf gepflasterte und abgetrocknete Fahrstrecken." [20])

c) Zu einer weniger einheitlichen Stellungnahme sind die Gerichte hinsichtlich des dritten Punktes gekommen, der dem Führer eine weitere Sorgfaltspflicht in der Behandlung der Kennzeichen auferlegt, d. i. die Sorge für die ordnungsgemäße Beleuchtung der Kennzeichen (§ 11 V.).

Bei Behandlung dieser Frage ist zugleich auf die vorgeschriebene Beschaffenheit und Einrichtung der Beleuchtungsvorrichtungen am Kraftfahrzeuge etwas näher einzugehen.

Die Beleuchtungsvorrichtung am Kraftfahrzeug muß so beschaffen und so angebracht sein, daß hintere Kennzeichen bei Dunkelheit und starkem Nebel deutlich erkennbar sind. (§ 11 V.) Wenn hier von hinteren Kennzeichen, also in der Mehrzahl gesprochen wird, so ist darunter nicht etwa der Fall zu verstehen, daß das Kraftfahrzeug, wenn es neben dem gewöhnlichen polizeilichen Kennzeichen am hinteren Ende auch das nationale Kennzeichen trägt, auch dieses durch den Wortlaut des § 11 gemeint ist — die Beleuchtung der Nationalitätszeichen ist ja eigens vorgeschrieben [21]) —, sondern es ist damit nur der Fall geregelt, daß bei einem Kraftwagen moderner Bauart auf beiden Seiten des spitzzulaufenden hinteren Endes das Kennzeichen angebracht ist.

Es braucht nur das hintere bezw. die hinteren Kennzeichen beleuchtet zu sein, eine Beleuchtung der vorderen Kennzeichen ist nirgends vorgeschrieben. Da aber Krafträder ein hinteres Kennzeichen nicht benötigen, muß bei diesen das

[19]) Bayer. ObLG. v. 11. IX. 1925, Rev.Reg. I 381/25; 10. XI. 25, Rev.Reg. I 502/25, Samml. 25, S. 1927.

[20]) Bayer. ObLG. v. 29. III. 1927, Rev.Reg. I No. 103/27; vgl. auch ObLG. 20. IV. 26, Rev.Reg. I 69/26; 1. II. 27, Rev.Reg. I 7/27.

[21]) S. Art. 5 Intern. Abk. §§ 4, 5 V. intern. V. Darnach muß das Nationalitätszeichen des fremden Fahrzeugs deutlich erkennbar beleuchtet sein, wenn es in Deutschland verkehrt. Das Nationalitätszeichen des deutschen Fahrzeugs muß so angebracht werden, daß es beleuchtet werden kann; seine Beleuchtung ist im deutschen Verkehr nicht vorgeschrieben.

einzige vorn angebrachte kraft der positiven Vorschrift des § 11 Abs. 2 so beleuchtet werden, daß es von beiden Seiten deutlich erkennbar ist.

Durch eine Ministerialbekanntmachung vom 18. Mai 1923 wurden zu § 11 V. besondere Richtlinien gechaffen. Darnach haben „die Polizeibehörden mit aller Strenge darauf zu achten, daß unzureichende oder vorschriftswidrige Beleuchtungsvorrichtungen nicht zugelassen werden. Als unzureichend müssen insbesondere angesehen werden Beleuchtungsvorrichtungen, deren Lichtquelle nicht ausreicht, das Kennzeichen in seiner ganzen Fläche gleichmäßig zu beleuchten, als vorschriftswidrig solche, die das Kennzeichen irgendwie verdecken. Die Beseitigung derartiger Vorrichtungen ist mit allen den Polizeibehörden zur Verfügung stehenden Mitteln durchzusetzen. Die Polizeibehörden haben ferner darauf zu dringen, daß die Laternen der im Betriebe befindlichen Fahrzeuge stets ausreichend hell brennen. Vorrichtungen zum Abstellen der Beleuchtung vom Sitze des Führers oder vom Innern des Wagens aus sind künftighin gestattet, wenn beim Abstellen gleichzeitig sämtliche Laternen (§ 4 Abs. 1 Nr. 5 V.) erlöschen. Falls am hinteren Ende des Fahrzeuges zwei seitliche Kennzeichen vorhanden sind, müssen beide bei Dunkelheit beleuchtet werden."

Einrichtungen zum Abstellen der Beleuchtung vom Führer oder Wageninnern aus waren in der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 überhaupt verboten, um ein leichtes zeitweiliges Verdunkeln des Kennzeichens zu verhindern. In der jetzigen Art können sie ohne allzu große Gefahr eines Mißbrauches zugelassen werden, da es kein Kraftfahrer wagen kann, in der Dunkelheit mit völlig unbeleuchtetem Fahrzeug in einer nennenswerten Geschwindigkeit zu fahren und bei langsamem Fahren die Erkennung eines auch unbeleuchteten Kennzeichens immerhin möglich und somit der Zweck der Beleuchtung noch gewahrt ist.

Ist das Kennzeichen auf Grund der neuen Bestimmungen von 1923 (statt wie früher zweizeilig nur noch) einzeilig, also breiter wie zuvor, so ist insbesondere bei seitlicher Beleuchtung darauf zu achten, daß nicht das entgegengesetzte Ende des Kennzeichens dunkel bleibt; erforderlichenfalls muß je eine Lichtquelle an beiden Enden vorhanden sein.

Der Führer eines Kraftfahrzeugs ist aus § 16 V. nach den gleichen Gesichtspunkten wie für die Lesbarkeit auch dafür verantwortlich, daß das Kennzeichen in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist. Weder die Zulassung des Fahrzeugs zum öffentlichen Verkehr, noch die polizeiliche Abstempelung, wobei ja Fahrzeugprüfung erfolgt, befreit ihn von dieser Verantwortlichkeit; er kann sich also nicht darauf berufen, daß

seine Beleuchtungsvorrichtung von der Behörde geprüft und zugelassen wurde; entspricht sie tatsächlich nicht den vorgeschriebenen Erfordernissen, so ist er trotzdem strafbar.

Zu der Verantwortlichkeit des Führers für die erforderliche Beschaffenheit der Beleuchtungsvorrichtung tritt dann noch die für die ordnungsgemäße Bedienung derselben. Hier liegt ihm die Verpflichtung ob, das Kennzeichen bei Dunkelheit und starkem Nebel deutlich erkennbar zu beleuchten.

Bis vor ganz kurzer Zeit war nun der Begriff der Dunkelheit ein sehr umstrittener. Die Vorschrift über die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge bezweckt die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 Kraftfahrzeuggesetz); daraus wäre wohl zu folgern gewesen, daß es Tatfrage des Einzelfalles sei, ob eine solche Dunkelheit bereits eingetreten ist, die vom Standpunkt der öffentlichen Sicherheit die Beleuchtung erfordert hätte. Das Kammergericht z. B. aber wollte bei der Auslegung des Begriffs nicht die tatsächlichen Verhältnisse entscheiden lassen, sondern legte maßgebliche Bedeutung etwaigen örtlichen Sondervorschriften bei, die den Begriff der Dunkelheit als den Zeitraum zwischen einem gewissen Zeitpunkt nach Sonnenuntergang und einen gewissen Zeitpunkt vor Sonnenaufgang festlegten. Demgemäß verurteilte das K.G.[22]) trotz der tatsächlichen Feststellung, daß in dem entscheidenden Zeitpunkt, der an sich in den als Dunkelheit festgelegten Zeitraum hineinfiel, tatsächlich Tageslicht vorgeherrscht habe. Die vom KG. für notwendig erachtete Gleichsetzung des reichsrechtlichen Begriffs Dunkelheit mit dem gleichen Begriffe in irgendwelchen örtlichen Sondervorschriften brachte nicht nur die Möglichkeit einer Buntscheckigkeit und damit erhebliche Rechtsunsicherheit mit sich, sondern lief auch auf die Forderung hinaus, daß jeder Kraftfahrzeugführer die an jedem Ort über den Begriff Dunkelheit etwa gültige Auslegung kennen müsse. Diese Forderung ging aber entscheiden zu weit.

Die Neuregelung vom 18. Juli 1926 hat nun hier durchgreifende Wandlung geschaffen. Zwar hat sie sich, wenn auch aus anderen Rechtsgründen, die Anschauung des KG. zu eigen gemacht, wonach als Dunkelheit nicht die Zeit zu gelten habe, in der das Tageslicht tatsächlich nicht mehr überwiege, hat aber die Frage des Begriffs der Dunkelheit insoferne restlos von allen Zweifeln befreit, als sie für das ganze Deutsche Reich den Eintritt der Dunkelheit einheitlich, wenn auch willkürlich festlegte. So gilt gemäß § 1 Nr. 6 V. als Dunkelheit in den Monaten April bis September die Zeit von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang, in den übrigen Monaten die Zeit von einer halben Stunde nach

[22]) Urt. v. 12. III. 1914, Dtsche. Strafr. Ztg. 1914/366.

Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, mag auch wirklich vorher schon Dunkelheit eingetreten sein oder noch das Tageslicht vorherrschen. Wenn auch diese Regelung nicht ganz glücklich ist, da sie nicht immer den tatsächlichen Bedürfnissen entspricht, so hat sie doch das Gute, daß der Kraftfahrzeugführer von allen Zweifeln befreit ist und sich nur mehr nach den im Kalender festgelegten Zeiten des Sonnenauf- bezw. Sonnenuntergangs zu richten braucht, um seiner Pflicht Genüge zu leisten.

Während nun Müller [23]) behauptet, daß diese Begriffsbestimmung der Dunkelheit unbeschränkt gilt, ohne Rücksicht auf die Lage des Einzelfalles, so daß also Nichtbeleuchtung des Kennzeichens außerhalb des in § 1 Nr. 6 V. festgelegten Zeitraums, mag es noch so dunkel gewesen sein, stets straffrei ist, und diese Behauptung auf den klaren Wortlaut dieser Regelung stützt, der jede Ergänzung ausschließe, ist Lechner [24]) der Ansicht, daß trotz der Festlegung in § 1 Nr. 6 V. Dunkelheit darüber hinaus noch anzunehmen ist, wenn durch elementare Kräfte (Sturm, Gewitter, Schneetreiben) die Tageshelle so abgemindert wird, daß die Fahrbahn nicht mehr erhellt ist. Dieser Streit ist noch nicht entschieden, da noch keine diesbezügliche oberstgerichtliche Entscheidung vorliegt.

Unscharf ist auch der Ausdruck „starker Nebel". In nebelarmen Gegenden wird der Nebel leichter empfunden werden als in nebelreicheren; die Freizügigkeit des Kraftfahrzeuges erschwert aber die Anpassung an örtliche Auffassungen. Als „stark" ist der Nebel dann zu betrachten, wenn er die gleiche Verkehrsunsicherheit schafft, wie die Dunkelheit, d. h. dem Führer die Möglichkeit nimmt, die Fahrbahn genügend weit zu übersehen, ihm also die normale Sicht nicht gewährt ist.[25])

Die vorgeschriebene Beleuchtung ist notwendig, solange das Fahrzeug im Verkehr ist, also zum Fahren benützt wird oder zur Benützung bereit auf der Straße steht. Daß auch das Kennzeichen des nicht im Betriebe befindlichen, also mit abgestelltem Motor auf der Straße stehenden Wagens beleuchtet sein muß, ist ohne Zweifel, denn es kann sich leicht ein Anlaß bieten, die Identität eines solchen Fahrzeugs feststellen zu müssen, dann aber entbindet auch der Zufall, daß das Fahrzeug gerade an einer durch Straßen- oder andere Laternen beleuchteten Stelle steht, nicht von der Beleuchtungspflicht.[26])

Die im vorigen Kapitel erörterte Frage, wie weit strafrechtliche Verantwortlichkeit für das Eintreten eines vorschriftswidrigen Zustandes während der Fahrt besteht, taucht

[23]) s. 3. Aufl., S. 510.
[24]) 1927, S. 181.
[25]) Müller, 3. Aufl., S. 510.
[26]) S. KG. v. 12. XII. 07; Recht 1908, S. 250; Soergel, Jahrb. d. Str. 1908/484. — Anders Entscheidungen der neuesten Zeit, so das Oberlandesgericht Königsberg v. 23. IV. 28.

auch hier wieder auf. Auch hier hat zuerst der Führer vor Antritt der Fahrt sich durch Untersuchung von dem vorschriftsmäßigen Funktionieren der Beleuchtungsanlage zu überzeugen. Unterläßt er dies, so ist dies Fahrlässigkeit, welche zur Bejahung der Schuldfrage ausreicht. Etwas anderes ist es, inwiefern sich der Führer der zum Begriffe des Verschuldens und damit zur Bestrafung erforderlichen Fahrlässigkeit während der Fahrt schuldig machen kann. Denn die Beleuchtung des hinteren Kennzeichens kann unterwegs auch ohne Einwirkung des Führers aus den mannigfachsten Gründen erlöschen; der Führer macht sich nun strafbar, wenn er schuldhaft mit unbeleuchteten Kennzeichen weiterfährt. Ein Verschulden kann darin liegen, daß eine den vorgeschriebenen Anforderungen nicht genügende Beleuchtungsvorrichtung benützt wird, daß die zur Beleuchtung erforderlichen Betriebsmittel nicht mitgenommen wurden oder daß die Nachprüfung der Beleuchtung unterblieb, obwohl nach den besonderen Verhältnissen mit einem Verlöschen der Beleuchtung gerechnet werden mußte. Besonders der letzte Punkt spielt eine große Rolle. An sich kann eine Fahrlässigkeit und damit ein Verschulden nicht darin erblickt werden, daß der Führer es unterläßt, von Zeit zu Zeit abzusteigen und sich vom Funktionieren der Beleuchtungsanlage zu überzeugen. Eine solche Verpflichtung ist ihm nicht ausdrücklich auferlegt, sie kann nur aus besonderen Umständen des Einzelfalls gefolgert werden. Es kommt hiebei besonders ein sehr langer Weg, Sturm, Gewitter, Regen, Schnee, starker Wind, holperiger Weg bei mangelnder Stoßsicherheit der Lampe u. a. in Betracht. Wie weit nun diese besonderen Umstände dem Führer die Pflicht auferlegen, anzuhalten, nachzuschauen und einem etwaigen Mangel abzuhelfen, ist meistens Tatfrage. Auch in dieser Hinsicht nehmen die Gerichte einen teils milderen, teils strengeren Standpunkt ein. Es wurde im allgemeinen für genügend erachtet, daß der Führer, wenn er eine zuverlässige Lampe hat, sich wiederholt nach der Lampe umgesehen hat, und ihm nicht zugemutet, daß er sich ohne Unterlaß um die Beleuchtung kümmere und dieser seine anderweitig benötigte Aufmerksamkeit zuwende. So sagt ein Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 6. Dezember 1926[27]) folgendes:

„Das Amtsgericht hat festgestellt, daß das hintere Erkennungszeichen an dem vom Angeklagten geführten Kraftwagen nur schwach und ganz ungenügend beleuchtet gewesen ist. Erwiesen sei, daß der Angeklagte an der hamburgischen Landesgrenze ausgestiegen sei und sich davon überzeugt habe, daß die hintere Laterne ordnungs-

[27]) R. III 171/26; ähnlich KG. 2. XII. 10 (Zeitschr. d. Mitteleur. Motorw.Ver., Jahrg. 1912, H. 8, S. 88.

mäßig gebrannt habe. Die vom AG. ausgesprochene Verurteilung (§ 11 V.) läßt sich nicht aufrecht erhalten. Ganz allgemein kann die Forderung nicht aufgestellt werden, daß der Führer für das dauernd gute Brennen einer Lampe aufzukommen hat, da beim Fahren immer Umstände eintreten können, welche, ohne daß ein Verschulden des Führers vorliegt und ohne daß der Führer sie voraussehen kann, eine Lampe am Wagen zum Verlöschen bringen. Die dem Führer obliegende Pflicht, für das Brennen der Lampen zu sorgen, kann nicht überspannt werden. Ist eine sicher brennende Lampe am Wagen angebracht und vergewissert sich der Führer auch noch während der Fahrt, daß sie brennt, so hat er im allgemeinen seiner Pflicht genügt, wenn nicht besondere Umstände eine weitergehende Fürsorge von ihm verlangen, z. B. wenn eine Lampe am Wagen angebracht ist, welche nur kurze Zeit brennt oder mit deren baldigen Erlöschen aus anderen Gründen zu rechnen ist."

Das Kammergericht urteilt wesentlich strenger [28]):

„Wenn der Führer wegen des schlechten Pflasters einen besonderen Anlaß gehabt hat, sich von der fortdauernden Beleuchtung des hinteren Kennzeichens zu überzeugen, so liegt in der Unterlassung ein fahrlässiges Verhalten. Die Lampe hat früher schon einmal versagt. Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt aber verlangt, daß die Beleuchtung des für den Verkehr besonders wichtigen hinteren Kennzeichens so eingerichtet wird, daß ein Versagen nach menschlichem Ermessen ausgeschlossen erscheint. Es fragt sich, ob dieses Ziel nicht durch Anbringung zweier Laternen hätte erreicht werden können, so daß beim Erlöschen der einen immer noch die andere genügend Beleuchtung gewährt hätte."

Wie bei der Beschmutzung der Kennzeichen die Gerichte übereinstimmend dem Führer die Pflicht auferlegen, mindestens vor Einfahrt in Ortschaften sich von der Erkennbarkeit der Kennzeichen zu überzeugen, so wird auch ähnlich hier verlangt, daß auch die ordnungsmäßige Beleuchtung des hinteren Kennzeichen vor der Einfahrt in Ortschaften nachgeprüft werden muß, d. h. also mit anderen Worten, die Einfahrt in Ortschaften unter die besonderen Umstände des Einzelfalles eingerechnet wird.Dies ist schon in einem Urteil des OLG. Dresden vom 20. März 1913 [29]) ausgesprochen:

„Der Führer, dem bekannt ist, daß die Lampe manchmal nicht funkioniert, handelt fahrlässig, wenn er bei

[28]) Urt. v. 2. XII. 10 (Polizei 1913, No. 14, S. 229).
[29]) S. Autom. Welt 1913, No. 51.

Annäherung an ein Stadtgebiet sich nicht von dem ordnungsmäßigen Zustand des hinteren Kennzeichens überzeugt."

Auch das Bayerische Oberste Landesgericht [30]) hat sich in ständiger Rechtssprechung dieser Anschauung angeschlossen, wonach der Kraftfahrzeugführer bei längerer Fahrt — ganz abgesehen von bestimmten Abständen während der Fahrt — vor der Einfahrt in geschlossene Ortschaften festzustellen hat, ob die Schlußlampe noch brennt und, wenn die Beleuchtung erloschen ist, die Pflicht hat, sie wieder in Gang zu bringen.

Mit dem Fall des Ausdrehens der Beleuchtung des Kennzeichens von dritter Hand beschäftigt sich ein Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf-Gerresheim vom 23. März 1923 [31]). Hier konnte der Angeklagte den Nachweis erbringen, daß das Kennzeichen beleuchtet war, als er von Düsseldorf abfuhr und das Licht unterwegs von dritter Hand ausgedreht worden war. In Hilden, wo der Angeklagte diese Wahrnehmung machte, hatte er die Beleuchtungsvorrichtung sofort wieder in Gang gebracht. Das AG. sprach frei:

„Nach den getroffenen Feststellungen habe der Angeklagte alles getan, um seiner Pflicht zur Beleuchtung des Kennzeichens nachzukommen. Ein feststellbares Verschulden seinerseits liege nicht vor."

Hierher gehört auch die Frage, wieweit eine Strafbarkeit des Führers vorliegt, wenn ihm die Erfüllung des polizeilichen Gebotes des § 11 überhaupt unmöglich wird z. B. wenn ein Steinwurf die Lampe zertrümmert oder die Beleuchtungsvorrichtung wegen der durch Löcher im Wege verursachten Erschütterungen versagt und nicht mehr repariert werden kann. Trifft ihn kein Verschulden an dem Eintritt der Unmöglichkeit, so kann er wegen Nichtbefolgung des Gebotes nicht bestraft werden. Das Bayerische OLG. hat in einem solchen Falle entschieden:

„Erlischt die Beleuchtung der Schlußlampe, weil ein während der Fahrt emporgeschleuderter Stein die Lampe traf, so liegt ein nicht vorauszusehender Zufall vor. In diesem Fall ist es gestattet, die Fahrt, soweit es nach den Verhältnissen notwendig ist, auch ohne beleuchtetes Schlußkennzeichen fortzusetzen. Es kann dem Führer nicht zugemutet werden, das Fahrzeug auf der Straße stehen zu lassen. Er muß aber bei der Fortsetzung der

[30]) Vgl. Urt. v. 28. X. 24, Rev. Reg. I 673/24.
[31]) Aktenz. 5 E 107/25.

Fahrt ein ganz besonderes Maß von Vorsicht anwenden." [32])

Ebenso ist es, wenn bei elektrischen Lampen durch einen nicht vorhergesehenen und nicht voraussehbaren Umstand Kurzschluß eintritt. Hier mangelt es ebenfalls am Verschulden des Führers. [33])

Schließlich ist noch auf die Möglichkeit hinzuweisen, daß anderweitiges stark wirkendes Licht oder starker Nebel den das Fahrzeug beobachtenden Polizeibeamten zu der auf optischer Täuschung beruhenden irrigen Annahme führen kann, die Beleuchtung sei nicht vorhanden gewesen. Eine optische Täuschung seitens der Polizeiorgane bei der Kontrolle des Brennens der Schlußlampen ist wiederholt dann verzeichnet worden, wenn diese unter dem grellen und verwirrenden Schein elektrischer Bogenlampen standen, wodurch häufig der Anschein erweckt wird, daß die Schlußlampen nicht brennen. [34]) Ein Bescheid des Polizeipräsidenten von Berlin weist infolgedessen auch die Verkehrsorgane an, in Straßen mit elektrischen Bogenlampen bei der Kontrolle der Schlußlampen mit besonderer Vorsicht zu verfahren. [35])

4. Erneuerung des Kennzeichens.

Ist ein Kennzeichen durch äußere Einwirkungen, z. B. durch Schlag oder Steinwurf oder infolge innerer Ursachen, wie Zerspringen und Absplittern des Schildes beschädigt, oder ist die Bemalung verblaßt, so daß es nicht mehr recht erkennbar ist, so ist ebenso wie bei nur vorübergehender Unlesbarkeit das Kennzeichen unverzüglich wieder in den vorschriftsmäßigen Zustand zu versetzen. Dies geschieht dadurch, daß es wieder neu angestrichen, „erneuert" wird. Das Kennzeichen besteht aber nicht bloß aus Kennzeichen-Buchstaben und -Nummern, sondern auch aus dem Dienststempel, der ja rechtlich erst das Kennzeichen erstehen läßt. Dieser Stempel kann nun nicht einfach vom Maler aufgemalt werden, er muß vielmehr in einem ähnlichen Verfahren, wie bei der Zulassung und Zuteilung des Kennzeichens von der Polizeibehörde erneuert werden.

Eine genaue Bestimmung, wann ein Kennzeichen erneuert werden muß, existiert nicht. Es ergibt sich aber aus den bis-

---

[32]) Urt. v. 10. XI. 25, Rev.Reg. I No. 509/25; vgl. KG. 1, S. 71 bei Verlöschen der Beleuchtung auf Grund der durch viele Schlaglöcher bedingten schlechten Wegbeschaffheit.

[33]) Bayer. ObLG. v. 31. III. 1926, Rev.Reg. I 78/25; vgl. auch KG. 3, S. 171/25.

[34]) Vgl. u. a. Urt. des LG. I Berlin vom 22. VI. 22, 6 No. 30/22, das in diesem Falle das erstinstanzielle Urteil aufhob und freisprach.

[35]) Bescheid v. 14. VI. 1922 — II V St. I 589/22.

her erörterten Vorschriften über die Erhaltung seiner Erkennbarkeit, wann die Notwendigkeit einer Erneuerung eintritt. Dies ist insbesondere auch dann der Fall, wenn ein Kennzeichen verloren geht. Hier erfolgt keine neue Zuteilung eines anderen Kennzeichens. Denn die einmal erfolgte Zuteilung ist nicht an das körperliche Kennzeichen gebunden, sondern gibt dem Eigentümer eines bestimmten Kraftfahrzeugs ein für allemal das Recht, ein bestimmtes Kennzeichen zu führen. Geht dieses verloren, so braucht er sich bloß ein neues anschaffen und es wieder mit dem polizeilichen Dienststempel versehen lassen.

Bei dem Kennzeichen als solches tritt die Erneuerungspflicht ein, wenn es aus irgend einem Grunde seine Brauchbarkeit, z. B. die Anbringbarkeit, die Lesbarkeit, die inhaltliche Richtigkeit einbüßt, d. h. es reicht schon aus, daß es nur undeutlich oder schwerer erkennbar geworden ist. Eine Pflicht zur Erneuerung des Dienststempels allein jedoch, also ohne daß die Kennzeichennummer erneuert werden braucht, besteht aber nur, wenn der Stempel tatsächlich nicht mehr zu erkennen ist. Der Ausdruck des § 12 V. „unkenntlich geworden" deutet ebenfalls darauf hin, daß eine Undeutlichkeit, ein Verwaschensein des Stempels noch nicht genügt, die Vorschrift dieses Paragraphen in Wirksamkeit zu setzen. Solange also auch nur Konturen vorhanden sind, welche das Vorhandensein des ordnungsgemäßen Stempels erkennen lassen, ist eine Erneuerung nicht notwendig.

§ 12 V. regelt nur das Abstempelungsverfahren für den Fall, daß der Dienststempel eines Kennzeichens unkenntlich geworden ist und daß ein mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehenes Kennzeichen erneuert werden muß. Durch seine Fassung[36]) ist auch die frühere Streitfrage,[37]) ob der Eigentümer die Pflicht hat, für die Erneuerung des Dienststempels zu sorgen, im bejahenden Sinne gelöst. Wenn weiter darin von „einem" Kennzeichen die Rede ist, so bedeutet dies das einzelne Stück des in mehreren Exemplaren an dem Fahrzeug angebrachten einheitlichen polizeilichen Kennzeichens. Es muß daher die Erneuerung des Dienststempels schon erfolgen, wenn dieser am einzelnen Stück des in mehreren Stücken angebrachten Kennzeichens unkenntlich geworden ist, nicht erst, wenn dies auf allen Stücken der Fall ist. Dies ergibt sich aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift, mag auch in den §§ 6, 7, 8 Abs. 1 V. von „dem" hinteren und „dem" vorderen Kennzeichen die Rede sein, woraus man schließen

[36]) Die Worte „Ist der Dienststempel eines Kennzeichens unkenntlich geworden oder" und im 2. Halbsatz die Worte „den Dienststempel zu erneuern oder" sind durch Art. I No. 19 der V. v. 15. III. 23 eingefügt worden.

[37]) Vgl. Weitz, im Recht 1911, S. 330.

könnte, daß, wenn im allgemeinen von dem vorderen „einen" Kennzeichen die Rede ist, darunter das zugeteilte einheitliche Kennzeichen zu verstehen ist. Bei genauer Prüfung dieser Bestimmungen ersieht man aber, daß das Wort „Kennzeichen" nicht den gleichen Sinn hat, wie in § 12; übrigens wird auch an anderen Stellen [38]) trotz der Einheit des polizeilichen Kennzeichens von mehreren Kennzeichen gesprochen.

Die Erneuerungspflicht wird auch bezüglich des Probefahrtkennzeichens in den Fällen des § 41 Abs. 1 und 2 V. angenommen werden müssen, da in diesen Fällen der Eigentümer des Kraftfahrzeugs oder der Empfänger des Kennzeichens für die Abstempelung zu sorgen hat. Für den Fall des Verlustes eines für mehrere Kraftfahrzeuge verwendbaren roten Probefahrtkennzeichens ist eine besondere Anordnung getroffen. Hier wird dem Empfangsberechtigten durch die höhere Verwaltungsbehörde ein Probefahrtskennzeichen mit einer anderen Erkennungsnummer zugeteilt. Um jeden Mißbrauch mit dem verlorenen Kennzeichen vorzubeugen, darf dann die bisherige Erkennungsnummer erst nach Ablauf von drei Jahren erneut ausgegeben werden. (§ 41 Abs. 9 V.)

Bezüglich der Erneuerungspflicht des Zollamtskennzeichens fehlt jegliche Vorschrift, es kann also für dieses eine solche nicht ohne weiteres angenommen oder gar aus § 12 V. geschlossen werden.

In allen erforderlichen Fällen der Erneuerung ist das Fahrzeug derjenigen Polizeibehörde vorzuführen, die die erste Stempelung vorgenommen hat. Kann diese aber nicht ohne Zeitverlust erreicht werden, so ist das Fahrzeug der nächsten Polizeibehörde vorzuführen, die nach Abstempelung diese Tatsache in der Zulassungsbescheinigung vermerkt, damit nicht etwa die Echtheit des Stempels einer fremden, nicht zuständigen Polizeibehörde angezweifelt wird.

Müller [39]) glaubt nun, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges, das er zum Zwecke der erneuten Abstempelung zur Polizei bringt, zunächst eine schriftliche Aufforderung der Polizei, das Fahrzeug vorzuführen, herbeiführen muß, um sich nicht strafbar zu machen; denn hier gehe die Fahrt vor sich, ohne daß der Vorschrift des Vorhandenseins eines abgestempelten Kennzeichens genügt sei. Zulässig sei aber eine solche Abweichung von den Bestimmungen nach der Vorschrift des § 39 V. nur, wenn die Fahrt als eine solche zur Polizei ausgewiesen werde, und zwar durch die schriftliche Aufforderung der Polizei, das Fahrzeug vorzuführen. Unterlasse der Führer, diese Aufforderung zu erwirken, so sei diese Fahrt in Hinblick auf das Fehlen der Abstempelung unzulässig und nach

[38]) §§ 8, 9, 10, 11 V.
[39]) 2. Aufl., S. 521.

§§ 9 und 39 V., § 21 Ges. strafbar. Diese Schlußfolgerung Müllers hält Lechner [40]) für verfehlt. Es sei von ihm der Unterschied unbeachtet gelassen, daß es sich in § 39 um ungestempelte Kennzeichen handle, während dies in § 12 nicht der Fall sei. Der betreffende Kraftwagenführer oder Eigentümer könne sich jedenfalls im Notfalle auch dadurch vor Bestrafung schützen, daß er sich den Beweis dafür sichere, daß er die fragliche Fahrt nur zum Zwecke der Dienststempel-, bezw. Kennzeichen- und Dienststempel-Erneuerung vornimmt. Meines Erachtens dürfte wohl der letzteren Ansicht beizupflichten sein, denn es ist doch ein Unterschied, ob das Kennzeichen überhaupt noch keinen Dienststempel trägt oder ob dieser erst unkenntlich geworden ist. Dadurch wird nicht ohne weiteres die Fahrt zu einer verbotenen, wie dies der Fall ist, wenn ein Kraftfahrzeug ohne gestempelte Kennzeichen auf öffentlichen Wegen verkehrt. Es entsteht dadurch vielmehr nur die Verpflichtung, das Kraftfahrzeug der Polizei zum Zwecke der Stempelerneuerung vorzuführen, und dieser Verpflichtung dürfte genügt sein, wenn es tatsächlich sich auf dem Wege dorthin befindet, ohne daß eine vorherige Aufforderung zur Vorführung ergangen zu sein braucht.

E. Ablieferung und Einziehung der Kennzeichen.

Die Kennzeichen müssen in ganz bestimmten, in der Verordnung näher umrissenen Fällen vom Eigentümer abgeliefert, d. h. der Polizei zurückgegeben werden. Zugleich ist im Zusammenhange damit auch von Einziehung derselben die Rede: Wenn der Eigentümer nicht freiwillig das Kennzeichen zurückgibt, so wird es ihm abgenommen, es wird eingezogen. Dabei darf aber unter dem Begriffe der Einziehung nicht derjenige verstanden werden, der in der Strafgesetzgebung entweder als Nebenstrafe oder als polizeiliche Vorbeugungsmaßregel die mit der Entziehung des Eigentums verknüpfte Beschlagnahme bedeutet.[1]) Eine solche Einziehung kann allerdings auch auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens vorkommen; wenn aber allgemein von Einziehung des Kennzeichens gesprochen wird, so ist dies nichts anderes als eine polizeiliche Maßnahme, durch die dem Eigentümer eines Fahrzeugs die fernere Benützung des ihm nicht gehörenden, sondern amtlich ausgegebenen Kennzeichens entzogen wird.

Eine Ablieferungspflicht besteht sowohl bei den gewöhnlichen schwarzen, wie auch bei den Probefahrt- und länglich-

---

[40]) 1927, S. 232.

[1]) Vgl. §§ 40 ff. R.St.G.B. und Pol.St.G.B. z. B., von Bayern Art. 17.

runden (Zollamts-) Kennzeichen, wenn auch die Veranlassung hiezu bei den einzelnen Arten eine ganz verschiedene ist.

1. Der Hauptfall ist zweifellos bei den gewöhnlichen schwarzen Kennzeichen gegeben und auch hier wieder sind in § 6 Abs. 5 V. zwei bestimmte Fälle ins Auge gefaßt und zwar zunächst der an sich häufigste Fall des Aufhörens der Verwendung eines Kraftfahrzeugs. Soll ein Kraftfahrzeug zum Verkehr auf öffentlichen Wegen nicht mehr verwendet werden, so hat der Eigentümer der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde hievon Mitteilung zu machen und ihr die Zulassungsbescheinigung sowie das Kennzeichen abzuliefern. Ausschlaggebend ist hier die Zweckbestimmung, welche der Eigentümer dem Kraftfahrzeug gibt. Es kommt also lediglich auf den Willen des Eigentümers an, der sich auch äußerlich dokumentieren muß und zwar sowohl durch die Mitteilung an die höhere Verwaltungsbehörde als auch durch die Ablieferung des Kennzeichens. Die Art und Weise der Ablieferung richtet sich wiederum darnach, ob das Kennzeichen von der Behörde selbst ausgegeben oder nur zugelassen ist. Es wird, wenn es nicht amtlich ausgegeben ist, nach Vernichtung des Dienststempels dem Eigentümer wieder zurückgegeben, da ja dadurch die Verwendbarkeit ohnedies aufgehoben und das körperliche Kennzeichen Eigentum des Kraftfahrzeugeigentümers ist. Dementsprechend erfolgt, wenn die Ablieferung unterbleibt, die Einziehung, indem nur der Dienststempel auf dem Kennzeichen augenfällig vernichtet wird, während beim amtlich ausgegebenen Kennzeichen dieses ganz weggenommen wird.

In gleicher Weise geht die Einziehung des Kennzeichens vor sich, wenn für ein Kraftfahrzeug die Steuerkarte nicht rechtzeitig erneuert oder die Kraftfahrzeugsteuer nicht rechtzeitig entrichtet wird. Hier handelt es sich um ein staatliches Zwangsmittel zur Entrichtung der schuldigen Steuer. Die Steuerkarte wird auf die Dauer eines Jahres, eines Halb-Jahres oder eines Viertel-Jahres ausgestellt [2]) und ist spätestens drei Tage vor Ablauf der Gültigkeitsdauer zu erneuern.[3]) Die Erneuerung ist von der Steuerbehörde zu überwachen. Sie hat, wenn ein Steuerpflichtiger bis zum Ablaufe der Gültigkeitsdauer die Erneuerung nicht beantragt, diesen mit kurzer Frist hieran zu erinnern, nötigenfalls unter Androhung der Einleitung des Strafverfahrens und der Einziehung von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen. Nach Ablauf dieser Frist hat sie die höhere Verwaltungsbehörde zu ersuchen, die Zulassungsbescheinigung und das Kennzeichen einzuziehen, oder falls das Kennzeichen nicht amtlich ausgegeben ist und deshalb nicht eingezogen werden kann, den Dienststempel auf diesem

[2]) § 6 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KStG.).
[3]) § 10 KStG.

augenfällig zu vernichten. Die höhere Verwaltungsbehörde kann also in diesem Falle nur auf Antrag der Steuerbehörde tätig werden.

Ueber die Unbrauchbarmachung oder Einziehung eines alten Kennzeichens bei Neuzulassung des Fahrzeugs und Zuteilung eines neuen Kennzeichens enthält der § 6 V. keine Bestimmung. Selbstverständlich darf es nicht an einem anderen Fahrzeug angebracht oder jemandem anderen zu einer solchen Verwendung überlassen werden. Es besteht vielmehr die Möglichkeit, daß trotz Neuzulassung des Fahrzeugs diesem das bisherige Kennzeichen wieder zugeteilt wird.

2. Ebenso wie das gewöhnliche Kennzeichen kann auch das Probefahrtkennzeichen auf Antrag der Steuerbehörde eingezogen werden, wenn die Steuerkarte nicht rechtzeitig erneuert wird. Außerdem ist jederzeitiger Entzug durch die zuständige Verwaltungsbehörde möglich z. B. wegen Unzuverlässigkeit des Empfängers. Eine Ablieferungspflicht des Kennzeicheneigentümers ohne vorherige Aufforderung besteht bei Ablauf der in der Zulassungbescheinigung vermerkten Frist. Hier sind dann Kennzeichen und alle erteilten Zulassungsbescheinigungen der Polizeibehörde unverzüglich abzuliefern. Unterbleibt die Ablieferung, so sind die Kennzeichen einzuziehen: Das Verfahren ist hiebei dasselbe, wie bei den gewöhnlichen Kennzeichen mit der Maßgabe, daß ein nicht amtlich ausgegebenes Probefahrtkennzeichen nach Vernichtung des Dienststempels auch noch selbst in augenfälliger Weise unkenntlich zu machen ist. (§ 41 Abs. 3 V.)

Zu diesen Fällen, die mehr als behördliche Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen anzusprechen sind, tritt noch ein Fall der Pflicht zur Ablieferung des Probefahrtkennzeichens hinzu, der aus der Eigenart der Institution der Probefahrtkennzeichnung ohne weiteres zu verstehen ist. Wie im Inland das rote Kennzeichen nur als zeitweiliger Ersatz des schwarzen angesehen werden kann, so wenig kann dem Ausland zugemutet werden, etwaige deutsche im Ausland mit der roten Probefahrtkennzeichennummer versehene Kraftfahrzeuge als vorschriftsmäßig gekennzeichnet zu betrachten. Eine solche Kennzeichnung ist auch in den internationalen Vorschriften nicht vorgesehen und nicht zugelassen. Es entspricht diesen daher, wenn in § 41 Abs. 3 V. vorgeschrieben ist, daß Kennzeichen und Zulassungsbescheinigung vor Verlassen des Reiches dem deutschen Grenzzollamt abzuliefern sind, wenn eine Probefahrt über die Grenze des Reichsgebietes ausgedehnt wird. Für die weitere Kennzeichnung jenseits der Grenzen sind dann die ausländischen Bestimmungen maßgebend.

3. Auch die Fälle, in denen das länglichrunde (Zollamts-) Kennzeichen abgeliefert werden muß, lassen sich leicht aus der Erkenntnis weshalb überhaupt ein solches ausgegeben

worden ist, folgern. Es ist von Anfang an ausdrücklich nur zum vorübergehenden Gebrauch innerhalb des deutschen Reiches bestimmt. Verläßt nun ein mit dem Zollamtskennzeichen versehenes Kraftfahrzeug das Reichsgebiet, so fällt damit auch der Zweck dieser Kennzeichnung weg. Das Kennzeichen, für das ja übrigens auch Sicherheit geleistet werden mußte, ist weiterhin zwecklos, da es ein ausschließlich inländisches Kennzeichen darstellt. In § 11 Abs. 1b Satz 4 V. intern. V. ist daher vorgeschrieben, daß beim Ausgang eines außerdeutschen Kraftfahrzeuges aus dem Reichsgebiete das länglichrunde Kennzeichen an die nächste zur Ausgabe solcher Kennzeichen befugte Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsstelle abzuliefern ist. Wird dem nicht Folge geleistet, so wird nicht etwa das Kennzeichen eingezogen, sondern lediglich die Sicherheit für verfallen erklärt. Die zweite Möglichkeit für ein mit dem Zollamtskennzeichen nach Deutschland kommendes Fahrzeug ist die, daß es dauernd im Inland bleiben soll. Erfolgt dann später die endgültige Zulassung desselben und damit die Zuteilung des inländischen Kennzeichens, so muß das bisher benutzte länglichrunde Kennzeichen an die bei der Zulassung mitwirkende Polizeibehörde abgeliefert werden, die dieses dann auf Ersuchen der höheren Verwaltungsbehörde an die Eingangsamtsstelle zurücksendet.

F. Strafbestimmungen hinsichtlich der Kennzeichnung.

1. Strafvorschriften der Kraftfahrzeuggesetzgebung.

Die Kraftfahrzeugverordnung enthält selbst keine bestimmten Strafvorschriften, sondern in § 50 nur einen Hinweis auf die Strafbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes. Dabei sind zwei Strafvorschriften dieses Gesetzes scharf auseinanderzuhalten und zwar die allgemeine Strafvorschrift des § 21 und die besondere des § 25.

Die Verordnung enthält nur positive Vorschriften über die dem Führer oder Eigentümer eines Kraftfahrzeugs auferlegte Verantwortlichkeit sowohl für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeugs, als auch für ein bestimmtes Tun oder Lassen, wie es im vorliegenden näher behandelt wurde. Alle Zuwiderhandlungen hiegegen fallen, soweit nicht erschwerende Umstände, wie vor allem Vorsatz, hinzukommen unter die „Verfehlungen gegen die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ des § 21 Kraftfahrzeuggesetzes (in folgendem nur mit G. bezeichnet) und sind lediglich Uebertretungen. Dabei ist zu beachten, daß dieser § 21 G. nur eine Strafdrohung wiedergibt. Er stellt weder den Tatbestand der strafbaren Handlung selbst fest,

noch enthält er eine Bestimmung darüber, wer für die Zuwiderhandlung als Täter in Betracht kommt. Letzteres kann nur aus dem Wortlaut und Sinn der einzelnen Vorschrift entschieden werden, während er für ersteres auf die „erlassenen polizeilichen Anordnungen" also hier auf die Bestimmungen der Kraftfahrzeugverordnung verweist. Er ist eine reine Blankettvorschrift. Es wäre somit eine polizeiliche Strafverfügung, welche lediglich auf § 21 G. als angewendetes Strafgesetz bezugnimmt, ungültig, da die Bezeichnung der Ausführungsvorschrift, die der Rahmenvorschrift erst ihren Inhalt verleiht, in einem solchen Falle fehlen würde.[1])

Die Strafvorschrift des § 21 G. trifft in erster Linie den Führer. Der Eigentümer oder Halter eines Kraftfahrzeugs macht sich, auch wenn er im Wagen sitzt, nur dann strafbar, wenn er den Führer zur strafbaren Handlung anstiftet oder auch, wenn er, obwohl er den Mangel des Fahrzeugs kennt, es unterläßt, den Führer darauf aufmerksam zu machen und gegebenenfalls die Fahrt zu verhindern. Eine Führermehrzahl, wie das von verschiedenen Gerichten[2]) irrigerweise angenommen wird, gibt es nicht; die Anklagebehörde hat vielmehr, wenn mehrere Personen sich auf einer Fahrt in die Obliegenheiten des Führers teilen, den Nachweis zu erbringen, welche von ihnen zurzeit einer angeblichen Verfehlung das Fahrzeug geführt hat. Hat der anzeigende Polizeibeamte diese Feststellung versäumt, so muß mangels eines dahingehenden Nachweises Freisprechung erfolgen. Eine entgegenstehende Handhabung läßt sich mit den allgemeinen Strafrechtsgrundsätzen nicht vereinbaren.[3])

Zur Bestrafung aus § 21 G. ist erforderlich, daß den Täter ein Verschulden trifft, d. h. derselbe muß zurechnungsfähig sein (§ 51 RStGB.) und vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben. Bei den Zuwiderhandlungen gegen die hier in Betracht kommenden Vorschriften über die Kennzeichnung darf jedoch nicht übersehen werden, daß das Vorliegen von Vorsatz in den meisten Fällen bereits den besonderen Tatbestand des § 25 G. erfüllt, also keine Uebertretung des § 21 G. mehr darstellt. Eine solche ist hier fast durchwegs nur dann gegeben, wenn das erforderliche Verschulden hauptsächlich nur in Fahrlässigkeit besteht.

Nach der herrschenden Ansicht, insbesondere nach der des Bayer. Oberst. LG., LG. Dresden, KG. genügt zur Uebertretung des § 21 G. jedes Verschulden, also auch Fahrlässigkeit.

[1]) Vgl. OLG. Kiel v. 11. III. 1925, A. Z., S. 301/24, außerdem muß eine Anordnug im Sinne des § 21, ausschließlich oder vorwiegend den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs entgegentreten (OLG. Dresden v. 30. X. 25 und vom 16. XI. 25).

[2]) z. B. OLG. Dresden, Sächs. Arch. f. Rechtspfl., IV, 196 ff.

[3]) Weiz, Rechtstaschenbuch f. d. Kraftverkehr 1927, S. 63.

Es ist hierunter die Ausserachtlassung derjenigen Sorgfalt zu verstehen, zu der der Täter verständiger Weise nach Lage und Berücksichtigung des Einzelfalles verpflichtet ist, wobei für den Begriff der Fahrlässigkeit auch noch andere zwei Momente, nämlich Mangel an Vorsicht und Mangel an Voraussicht ausschlaggebend sind.

Durch die Strafvorschrift des § 21 G. werden nur diejenigen Kennzeichendelikte betroffen, welche in Zuwiderhandlungen gegen die in der Kraftfahrzeugverordnung ausdrücklich gebotenen Kennzeichnungsmaßnahmen bestehen, also hauptsächlich solche, die ein Unterlassen (wie z. B. Unterlassen der Beleuchtung, der Reinigung usw.) darstellen. Etwaige besondere aktive Handlungen am Kennzeichen werden durch § 21 G. im Regelfalle nicht berührt, da dieser ja in seiner Eigenschaft als Rahmenvorschrift unbedingt der ergänzenden Ausführungsvorschrift bedarf und eine solche nur in den verschiedenen Kennzeichenvorschriften der Kraftfahrzeugverordnung gegeben ist, welche ihrerseits aber ein ganz bestimmtes Zuwiderhandeln mit selbständig festgelegtem Tatbestand nicht kennen. Damit ist aber nicht gesagt, daß solche besonderen aktiven Handlungen, wie z. B. Verdecken oder Umklappen des Kennzeichens überhaupt nicht unter § 21 G. fallen können. Hier kommt es vor allem darauf an, ob Vorsatz oder Fahrlässigkeit vorliegt. Wenn ein Verdecken des Kennzeichens infolge mangelnden Vorsatzes nicht aus § 25 G. bestraft werden kann, so tritt natürlich § 21 G., für den ja Fahrlässigkeit als Verschulden genügt, an seine Stelle. Die große Bedeutung jedoch, die vom Gesetzgeber dem Institut der Kennzeichnung und vor allem der Verfolgung ihres Zweckes, die Identität eines bestimmten Kraftfahrzeuges zweifelsfrei festzustellen, beigemessen wird, erfordert zur Durchführung dieser Aufgabe einen besonderen Schutz der Kennzeichnung, der durch die allgemeine Strafbestimmung des § 21 G. in Verbindung mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung in keiner Weise gewährleistet ist. Es wurden deshalb in § 25 G. Sonderstrafbestimmungen gegen unlautere Machenschaften geschaffen, mittels derer manche Kraftfahrer beim Versuch, die Feststellung der Person oder des Fahrzeugs bei Unfällen zu verhindern, die zur Kennzeichnung des Kraftfahrzeugs getroffenen Maßregeln zu vereiteln suchen.

Die Begründung des Gesetzentwurfes zu § 25 G. lautet:

„Die Strafbestimmungen des § 25 richten sich gegen die Versuche mancher Fahrer, die Feststellung ihrer Person bei Unfällen dadurch zu verhindern, daß sie die amtlichen Kennzeichen ihrer Fahrzeuge fälschen oder verfälschen, vertauschen oder unkenntlich machen. Ein solches Verhalten hat mit Recht jederzeit große Erbitterung erregt und verdient strenge Ahndung. Die Strafe des § 25 trifft

nicht nur denjenigen, der selbst das Kennzeichen fälscht, verfälscht oder unterdrückt, sondern jeden der wissentlich von einem Kraftfahrzeug Gebrauch macht, mit dessen Kennzeichen in der angegebenen Weise verfahren worden ist. Unter Umständen wird in den Fällen des § 25 der Tatbestand der Urkundenfälschung gegeben sein: dann hat es bei der hiedurch bewirkten höheren Strafe sein Bewenden."

Damit ist bereits der Inhalt und der Gedankengang des § 25 G. sowie auch die Verbundenheit desselben mit anderen Strafvorschriften, insbesondere mit Urkundenfälschung kurz zum Ausdruck gebracht.

Der § 25 G. enthält drei verschiedene ganz bestimmte Tatbestände. Gemeinsam ist ihnen allen, daß zur Bejahung der Schuldfrage nicht nur Vorsatz d. h. bewußtes Handeln, sondern außerdem noch rechtswidrige Absicht auf Seiten des Täters vorliegen muß. Fahrlässigkeit genügt nie zur Bestrafung aus § 25 G., sie würde selbst beim Vorliegen des objektiven Tatbestands des § 25 nur aus § 21 G. strafbar machen. Auch der Vorsatz muß sich gerade auf das K e n n z e i c h e n beziehen; wer ein Fahrzeug in Brand steckt und dadurch auch das Kennzeichen beeinträchtigt, begeht eine Sachbeschädigung, aber kein Vergehen gegen 25 G.[4])

Rechtswidrige Absicht ist nicht gleichbedeutend mit dem Bewußtsein der Rechtswidrigkeit. Rechtswidrige Absicht liegt vor, wenn der Täter die Absicht hat, mit seinem Vorgehen einen rechtswidrigen d. h. einen gegen die Rechtsordnung verstoßenden Erfolg herbeizuführen und zwar muß der beabsichtigte rechtswidrige Erfolg die Vereitelung der vom Gesetz gewollten Erkennbarkeit des Kraftfahrzeugs sein. Das Kammergericht[5]) nennt die rechtswidrige Absicht kurz die Absicht, dem Fahrzeug in der Oeffentlichkeit eine falsche Kennzeichnung zu geben. Die Absicht, einen s a c h l i c h r e c h t s w i d r i g e n E r f o l g herbeizuführen ist nicht erforderlich, sodaß z. B. auch der Führer strafbar ist, der mangels jeder Schuld für einen Unfall nicht haftbar gemacht werden könnte, aber doch sein Kennzeichen verdeckt, nur um Scherereien zu entgehen. Auch ist es unerheblich, ob der Erfolg, nämlich die bezweckte Täuschung eingetreten ist oder nicht, es genügt allein die dahingehende rechtswidrige Absicht. Soferne der Führer oder Halter in Betracht kommt, wird die rechtswidrige Absicht gewöhnlich dahingehen, eine strafrechtliche Verfolgung des Täters hintanzuhalten oder seine zivilrechtliche Inanspruchnahme durch die Veränderung der Kennzeichen zu erschweren oder unmöglich zu machen. Es ist aber gar nicht erforderlich, daß die rechtswidrige Absicht gerade einen solchen Zweck verfolgt; der Dritte, z. B. der Handwerker, der gelegentlich einer

[4]) Isaac, S. 426; auch Kirchner 348, Lechner u. a.
[5]) Urt. v. 17. X. 1911, Bd. 42/408.

Reparatur ein falsches Kennzeichen anbringt oder das Kennzeichen verfälscht, braucht dies nicht in der Absicht zu tun, dadurch eine straf- oder zivilrechtliche Verfolgung des Führers oder Halters hinanzuhalten. Die Kennzeichen des Fahrzeugs sollen die jederzeitige Feststellung ermöglichen. Jede Handlung, die darauf hinausgeht, diese Identitätsfeststellung zu erschweren oder unmöglich zu machen, die vom Gesetz gewollte Erkennbarkeit des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr zu verhindern, genügt zur Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der rechtswidrigen Absicht. Dabei sind die Motive, welche zu der Tat den Anstoß gegeben haben, ohne jede rechtliche Bedeutung.

Auch derjenige, der aus Bosheit handelt, z. B. um den Führer oder Halter in Strafe zu bringen, fällt unter § 25 G. Wenn bloß Scherz und Spielerei oder dergl. der Grund einer vorgenommenen Änderung ist, so kommt es darauf an, ob der Täter annimmt, der Scherz werde entdeckt werden, bevor es zu einer Übertretung der Rechtsordnung gekommen ist, und somit eine Absicht der Täuschung im Verkehr gar nicht im Auge hat. Ist dies der Fall, dann ist die Annahme der rechtswidrigen Absicht ausgeschlossen, nicht aber, wenn der Täter die Handlung zwar aus Scherz begeht, aber mit dem Bewußtsein, das fälschlich gekennzeichnete Fahrzeug werde auf öffentlichen Wegen benützt werden, und so zu einer Übertretung der Rechtsordnung führen. Hier wäre der Scherz nur ein unbeachtliches Motiv für eine rechtswidrige Absicht.[6])

Nicht in rechtswidriger Absicht handelt, wer sich irrigerweise zu seiner Handlung für befugt erachtet hat. In einem solchen Falle handelt es sich nicht um einen regelmäßig außer Betracht bleibenden Irrtum in bezug auf die Rechtswidrigkeit der Handlung, sondern um ein Fehlen eines Tatbestandsmerkmals des § 25 G. Nimmt der Täter irrigerweise an, daß seine Handlung nicht rechtswidrig ist, so entfällt damit auch die Strafbarkeit. Wer z. B. als Inhaber eines Probefahrtkennzeichens nach § 41 Abs. 2 V. sich irrigerweise für befugt erachtet, noch vor der Prüfung des Fahrzeugs durch den amtlich anerkannten Sachverständigen, z. B. auf der Fahrt zum Sachverständigen zwecks Vornahme der Prüfung und Probefahrt, das Fahrzeug mit dem Probefahrtkennzeichen nach § 41 Abs. 2 V. zu versehen, während richtigerweise sich der Sachverständige zum Fahrzeug begeben muß und dieses dann mit dem ihm zur Verfügung gestellten Probefahrtkennzeichen nach § 37 Abs. 2 V. zu versehen hat, handelt nicht in rechtswidriger Absicht und ist deshalb straffrei.[7])

[6]) Isaac S. 426; auch Höpfel, Müller, Oberländer-Bezold, Waldeck, Lechner u. a.

[7]) Müller, 2. Aufl. S. 443; vgl. auch Isaac 426.

Die rechtswidrige Absicht wird auch oft dann fehlen, wenn das Fahrzeug mit dem falschen Kennzeichen gar nicht auf öffentlichen Wegen, sondern nur in geschlossenen Räumen oder auf Privatgrundstücken in Benützung genommen werden soll. Wer das vorschriftsmäßige Kennzeichen während der Unterbringung des Fahrzeugs im Schuppen abnimmt oder verhängt, um es vor Beschädigung oder dgl. zu schützen, handelt nicht in rechtswidriger Absicht, weil es im Rechtsleben unerheblich ist, ob das Fahrzeug mit oder ohne Kennzeichen im Schuppen steht. Unzutreffend aber wäre es, die rechtswidrige Absicht stets dann zu verneinen, wenn das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Wegen in Gebrauch ist. Verändert etwa ein Führer das Kennzeichen des nach einem Unfall untergestellten Fahrzeugs, um die Identität des untergestellten mit dem am Unfall beteiligten Fahrzeuges abstreiten zu können, so handelt er in rechtswidiger Absicht und wäre selbst dann strafbar, wenn etwa durch zuverlässige Beobachtung des Kennzeichens gleich nach dem Unfalle das Fahrzeug festgestellt oder feststellbar geworden, also die Erreichung des mit der Maßnahme erstrebten Erfolgs unmöglich war.[8])

Die einzelnen Tatbestände des § 25 G. sind nun folgende:

1. Versehen eines Fahrzeugs, für welches von der Polizeibehörde ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen worden ist, mit einem Zeichen, das geeignet ist, den Anschein der polizeilich angeordneten oder zugelassenen Kennzeichnung hervorzurufen (Ziffer 1).

Hier wird die rechtswidrige Absicht in der Regel dahingehen, daß das Fahrzeug, für welches ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen ist, von dem Täter oder einem Dritten dennoch auf öffentlichen Wegen benutzt werden kann. Wie schon aus der allgemeinen Fassung des Gesetzes „Wer . . . . versieht" hervorgeht, kann diese strafbare Handlung, wie auch alle anderen des § 25 G. von jedermann begangen werden und braucht also für sie eine besondere Beziehung zum Fahrzeug, wie sie Führer und Halter haben, nicht Voraussetzung sein. Voraussetzung ist aber hier, daß es sich um ein Fahrzeug handelt, für welches von der Polizeibehörde ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen worden ist. Der Unterschied zwischen den Begriffen „ausgegeben" und „zugelassen" und deren technischer Handhabung wurde bereits auseinandergesetzt, eine Frage ist es nur, ob auf das Wort „Polizeibehörde" besonderes Gewicht zu legen ist. Hier geht Müller entschieden zu weit, wenn er das amtlich ausgegebene länglichrunde Kennzeichen, das den nach Deutschland ohne internationalen Fahrausweis kommenden außerdeutschen

[8]) Müller, 2. Aufl., S. 444.

Fahrzeugen beim Grenzübertritt erteilt wird, als nicht unter die Vorschrift des § 25 Ziff. 1und 2 fallend betrachtet, lediglich deshalb, weil es nicht von der „Polizeibehörde" sondern von einer anderen Behörde, den Grenzzollämtern, ausgegeben wird. Das länglichrunde Kennzeichen hat für den Verkehr im Inland doch die gleiche Bedeutung, wie das gewöhnliche schwarze Kennzeichen nach § 8 V. Es dient, genau so wie dieses der Möglichkeit der einwandfreien Identifizierung und ist ebenso ein Beweis dafür, daß das mit ihm versehene Fahrzeug auf öffentlichen Wegen benutzt werden darf. Es ist deshalb nicht einzusehen, warum dieses Kennzeichen nicht genau so den Schutz des § 25 G. genießen sollte, wie die anderen Kennzeichen auch. Müller verkennt auch keineswegs, wenn er auch hier zu sehr am Wort klebt, die Idee des § 25 G., denn er läßt auch die länglichrunden Kennzeichen wenigstens unter Ziffer 3 des § 25 G. fallen, bedarf aber dazu der etwas spitzfindigen Konstruktion, daß die Anbringung derselben in den polizeilichen Vorschriften der V. intern. V. angeordnet und somit das Kennzeichen „gemäß polizeilicher Anordnung angebracht" ist. Die herrschende Meinung teilt diese verschiedene Behandlung der länglichrunden Kennzeichen nicht, sondern steht auf dem Standpunkt, daß unter den Kennzeichen des § 25 G. alle im nationalen wie im internationalen Verkehr erforderlichen Kennzeichen, gleichgültig welcher Art, zu verstehen sind. Ob das Fahrzeug ein inländisches oder ein ausländisches ist, ist nach dem Sinne der Vorschrift gleichgültig.[9]) Strafbar macht sich auch der Oesterreicher, der mit einem Fahrzeug in Deutschland fährt, für welches in Oesterreich ein heimatliches Kennzeichen nicht zugelassen oder ausgegeben ist, das er aber mit einem falschen Heimatzeichen versieht. Denn das schutzwürdige Interesse ist hier nicht das ausländische Zeichen, sondern der Schutz des inländischen Verkehrs.[10])

Die strafbare Handlung selbst besteht in dem Versehen mit einem falschen Zeichen. Sie ist mit der Beendigung der auf das Versehen gerichteten Tätigkeit beendet. Daß das Fahrzeug mit dem falschen Zeichen öffentlich gebraucht wird, ist nicht erforderlich; dies spielt nur hinsichtlich der rechtswidrigen Absicht einerseits und der Möglichkeit der Urkundenfälschung andererseits eine Rolle.

Das zur Verwendung kommende Zeichen braucht nicht unbedingt falsch sein; es muß nur geeignet sein, den Anschein der polizeilichen Kennzeichnung hervorzurufen; das ist natürlich auch der Fall bei einem an sich echten Kennzeichen, also einem Kennzeichen, das wirklich ausgegeben oder zugelassen

[9]) Vgl. Galli, Stengleins Nebengesetze 817.
[10]) Isaac, S. 427.

wurde, aber für ein anderes Fahrzeug. Weiter gehört hierher ein fälschlich angefertigtes, für irgend ein Fahrzeug überhaupt nicht ausgegebenes Kennzeichen. Dabei ist nicht notwendig, daß es dem echten Kennzeichen in allen Teilen genau nachgemacht ist, es genügt, wenn es dem oberflächlichen Beobachter als ein polizeiliches Kennzeichen erscheint. Dies ist schon möglich, wenn eine Zusammenstellung von Ziffern oder Buchstaben mit Zahlen ähnlich den im Plan für die Kennzeichnung [11]) enthaltenen Zusammenstellungen gewählt wird. Sind dabei die Maße falsch, oder fehlt z. B. der Strich zwischen Buchstaben und Zahlen, so ist immer noch der Anschein eines polizeilichen Kennzeichens gegeben. Etwas anders ist es aber, wenn das verwendete Zeichen z. B. nicht einen weißen sondern einen farbigen Grund hat. Hier ist dieses dem polizeilichen Kennzeichen nicht mehr derart ähnlich, daß eine Täuschung möglich ist. Es kommt nicht darauf an, ob der Anschein der polizeilichen Kennzeichnung tatsächlich hervorgerufen wurde, sondern nur darauf, daß ein solcher hervorgerufen werden kann. Deshalb sind zur Erfüllung des Tatbestandes des § 25 G. auch noch andere Zeichen möglich, die nur den Anschein eines Kennzeichens erwecken, während sie tatsächlich gar keine sind. Es ist aber unbedingt notwendig, daß sie ein gewisses Maß von Aehnlichkeit mit den polizeilichen Kennzeichen aufweisen, derart, daß sie im gewönlichen Verkehr den Arglosen zu täuschen geeignet sind. Die Anbringung eines Zeichens, das sich überhaupt nicht als Kennzeichen darstellt und das auch nicht wegen seines Unterschieds von dem polizeilichen Kennzeichen geeignet ist, den Anschein der polizeilichen Kennzeichnung hervorzurufen, fällt nicht unter § 25 G., sondern allenfalls unter § 21 G., sofern nach den bestehenden polizeilichen Vorschriften die Anbringung anderer Zeichen als der polizeilichen Kennzeichen verboten ist.

2. Versehen eines Kraftfahrzeugs mit einer anderen als der polizeilich für das Fahrzeug ausgegebenen oder zugelassenen Kennzeichnung (Ziffer 2).

Hier geht die rechtswidrige Absicht in der Regel dahin, die Identität des Fahrzeugs und den Eigentümer zu verdecken. Im Gegensatz zu vorher ist aber Voraussetzung, daß für das Kraftfahrzeug bereits ein Kennzeichen polizeilich ausgegeben oder zugelassen ist. Die strafbare Handlung besteht darin, daß an die Stelle der polizeilichen Kennzeichnung eine andere gesetzt wird. Dies ist sowohl dann der Fall, wenn das Fahrzeug mit einem echten, aber für

[11]) Anl. 3 z. Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers über Kraftfahrzeugverkehr v. 16. III. 1928.

ein anderes Fahrzeug ausgegebenen Kennzeichen versehen wird, wenn also z. B. die Kennzeichen zweier Fahrzeuge vertauscht werden, als auch dann, wenn ein amtlich überhaupt nicht ausgegebenes, also falsches Kennzeichen, an dem Fahrzeug angebracht wird, z. B.: das zuständige Kennzeichen I A 888 wird durch das überhaupt gar nicht ausgegebene Kennzeichen I A 333 ersetzt. So wenigstens die herrschende Meinung. Gordan, Neukirch-Rosenmeyer und auch Lechner sind der Ansicht, daß unter den Tatbestand der Ziffer 2 nur die Verwendung eines objektiv echten und nur subjektiv falschen Zeichens falle, während die Verwendung eines objektiv falschen Zeichens nicht durch Ziffer 2 getroffen werde. Diese Strafbestimmung richte sich ausschließlich gegen das Vertauschen der Kennzeichen, ein der Urkundenfälschung ähnlicher Tatbestand liege damit nicht vor. Dieser Standpunkt findet aber weder im Wortlaut noch im Sinne des Gesetzes eine Stütze. Das „Versehen mit einer anderen Kennzeichnung" schließt nicht aus, daß diese Kennzeichnung überhaupt eine falsche sein kann. Sie muß nur ebenso, wie in Ziffer 1 geeignet sein, den Anschein der polizeilichen Kennzeichnung hervorzurufen; denn durch die Fassung „Kennzeichnung" gegenüber dem „Zeichen" in Ziffer 1, das der weiteren Auslegung „das geeignet ist . . . ." bedurfte, ist zum Ausdruck gebracht, daß es sich um die eigentümliche Automobilkennzeichnung, also um etwas der echten Kennzeichnung ähnliches handeln müsse. Die Anbringung der verschlungenen Anfangsbuchstaben des Namens des Eigentümers auf einer Tafel anstelle der vorgeschriebenen Kennzeichnung würde nicht als „Versehen mit einer anderen Kennzeichnung" strafbar sein, wohl aber käme u. a. Uebertretung des § 7 V. in Betracht, wonach jedes Kraftfahrzeug das polizeiliche Kennzeichen tragen muß, das in diesem Falle fehlen würde.

Als eine falsche Kennzeichnung ist es auch anzusehen, wenn das abhanden gekommene Kennzeichen kurzerhand ohne behördliche Mitwirkung,[12]) insbesondere ohne polizeiliche Abstempelung durch ein gleichlautendes ersetzt wird; dagegen ist die Kennzeichnung nicht falsch, wohl aber eine „andere" und daher nach Ziffer 2 strafbar, wenn der Automobilhändler das ihm nach § 41 V. für Probefahrtzwecke zugeteilte Kennzeichen an die Stelle des für das Fahrzeug ausgegebenen Kennzeichens setzt.

Strittig ist, ob die Anbringung eines anderen Zeichens n e b e n dem bestehend bleibenden echten Kennzeichen die Strafbarkeit aus Ziffer 2 begründet. Die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen ist nach § 13 V. unzulässig und

[12]) Vgl. § 12 V.

daher unstreitig nach § 21 G. als Uebertretung strafbar. Die herrschende Meinung[13]) ist, daß eine solche Handlung aber auch unter Ziffer 2 § 25 G. fallen kann. Das Versehen mit einer anderen Kennzeichnung im Sinne der Ziffer 2 setzt nicht voraus, daß das andere für das Fahrzeug wirklich ausgegebene Kennzeichen entfernt wird; bestraft muß aus Ziff. 2 § 25 G. ebenso werden, wer neben dem polizeilichen Kennzeichen noch ein weiteres für das Fahrzeug nicht ausgegebenes Kennzeichen anbringt, sofern er dabei in rechtswidriger Absicht handelt. Der Wotrlaut „anderen als" spricht nicht dagegen, auch nicht die ratio legis, da auch die Anbringung eines zweiten falschen Zeichens die vom Gesetzgeber verpönte Irreführung hervorzubringen geeignet ist, sei es, daß das zweite Zeichen unmittelbar neben, über oder unter dem ersteren Zeichen angebracht ist, sei es, daß es sich an einer anderen Stelle des Fahrzeugs befindet. Müller[14]) dagegen, obwohl er nicht verkennt, daß der Wortlaut diese Auslegung nicht gerade ausschließt, hält die Anbringung eines falschen neben dem echten Kennzeichen nur nach § 21 G. als Übertretung strafbar, und zwar stützt er sich dabei auf die Ansicht Egers.[15]) Der Wortlaut „mit einer anderen als der polizeilich... ausgegebenen Kennzeichnung versieht" spricht nach seiner Schlußfolgerung für die Auslegung, daß das „andere Kennzeichen" an Stelle des echten getreten ist. Dazu kommt noch hinzu, daß § 13 V. die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen für unzulässig erklärt. Wäre eine solche bereits durch § 25 Abs. 1 Nr. 2 G. verboten, so hätte sich der § 13 V. erübrigt. Es mag richtig sein, daß Grund vorgelegen hätte, auch die Anbringung mehrerer Kennzeichen in dem erörterten Sinn unter die schwere Strafandrohung des § 25 zu stellen, weil ein solches Verfahren die vom Gesetzgeber verpönte Irreführung hervorzurufen geeignet sei, de lege lata habe aber solche Erwägung keine Bedeutung.

Die Fortlassung — nicht aber etwa die Beseitigung — jeglichen Kennzeichens fällt nicht unter Ziffer 2, und zwar auch dann nicht, wenn gleichzeitig der Täter dem Fahrzeug durch eine weitere Maßnahme den Anschein eines von der Führung eines Kennzeichens befreiten Fahrzeugs gibt.

3. Verändern, Beseitigen, Verdecken oder sonst in seiner Erkennbarkeit Beeinträchtigen des gemäß polizeilicher Anordnung an einem Kraftfahrzeug angebrachten Kennzeichens. (Ziffer 3.)

[13]) So Isaac, S. 428; vgl. Waldeck, Kirchner, Höpfel u. a.; auch Lechner, S. 136.
[14]) 2. Aufl., S. 448.
[15]) S. Eger, S. 515.

Die rechtswidrige Absicht geht dabei in der Regel dahin, die Erkennbarkeit des Kraftfahrzeugs aus irgendwelchen Gründen zu verhindern. Die Bestimmung setzt ebenso wie die der Ziffer 2 ein Fahrzeug voraus, für das ein polizeiliches Kennzeichen ausgegeben worden ist. Während aber der Tatbestand der Ziffer 2 schon dann gegeben sein kann, wenn dieses polizeilich ausgegebene Kennzeichen an dem Fahrzeug nicht angebracht, sondern an seiner Stelle ein anderes Kennzeichen verwendet wird, verlangt Ziffer 3 weiter, daß dieses polizeilich ausgegebene Kennzeichen an dem Fahrzeug angebracht wird und daß nun an diesem angebrachten Kennzeichen eine der aufgeführten Handlungen vorgenommen wird. Das Kennzeichen kann ja auch abgefallen oder von der Polizei oder einem unbefugten Dritten abgenommen sein. Veränderungen, die an einem solchen nicht angebrachten Kennzeichen vorgenommen werden, fallen nicht unter Ziffer 3. Werden solche Kennzeichen nach der Veränderung am Fahrzeug angebracht, so kann der Täter entweder aus Ziffer 2 oder gegebenenfalls wegen Urkundenfälschung zur Verantwortung gezogen werden, nicht aber aus Ziffer 3. Diese erfordert lediglich irgendwelche die Erkennbarkeit beeinträchtigende Handlung an der angebrachten ordentlichen Kennzeichnung. Solange die an dem Kennzeichen vorgenommene Handlung eine solche Beeinträchtigung der Erkennbarkeit nicht zur Folge hat, kann von einer Anwendung der Ziffer 3 ebenfalls keine Rede sein, es könnte sich höchstens um einen mangels besonderer Vorschrift straflosen Versuch handeln. Man hat bei der Kommisisonsberatung den Fall hervorgehoben, daß die Kennzeichentafel mit Fett beschmiert werden kann, um dadurch einen Staubanflug und damit eine Beeinträchtigung der Erkennbarkeit herbeizuführen. Das bloße Auflegen des Fettes ist nicht strafbar; Bestrafung kann erst erfolgen, wenn die Beeinträchtigung der Erkennbarkeit wirklich eingetreten ist. Diese ist das allgemeine Tatbestandsmerkmal der Ziffer 3. Die eigens aufgeführten Begriffe des Veränderns, Beseitigens und Verdeckens sollen nur Beispiele dieser möglichen Beeinträchtigung sein. Daher wird allgemein als strafbar selbst die Veränderung oder Verdeckung immer nur dann betrachtet, wenn die Erkennbarkeit des Kennzeichens beeinträchtigt wird. Man schließt dies insbesondere aus dem Wort „sonst", wonach die Aufzählung keine erschöpfende sei, sondern nur hervorgehobene Fälle einer Beeinträchtigung enthalte.

Das Verändern kann geschehen durch Entfernen (z. B. Abkratzen, Übermalen oder Überkleben) eines Teils des Kennzeichens, sei es des Buchstabens oder der Nummer, oder durch Hinzufügen eines weiteren Zeichens, z. B. von Strichen, oder aus einer zweistelligen Erkennungsnummer

wird eine dreistellige gemacht, oder endlich dadurch, daß ein Teil des Kennzeichens durch ein anderes Zeichen ersetzt wird, wenn also z. B. aus der I eine II oder aus einer 3 eine 8 oder aus HL (Lübeck) HB (Bremen)gemacht wird. Dabei ist es unerheblich, ob das Kennzeichen durch die Änderung einem anderen tatsächlich ausgegebenen oder zugelassenen Kennzeichen angeglichen worden ist, oder ein echtes Kennzeichen dieser Gestaltung gar nicht existiert. Sofern aber das dergestalt veränderte Kennzeichen noch den Anschein einer polizeilichen Kennzeichnung erweckt, ist auch der Tatbestand der Ziffer 2 gegeben. Es liegt dann Gesetzeskonkurrenz zwischen Ziffer 2 und 3 vor. In den meisten Fällen wird hier aber sogar Urkundenfälschung vorliegen.

Beseitigen ist die völlige Entfernung des Kennzeichens. Da aber das Kennzeichen nicht sowohl in der Tafel als vielmehr in den auf der Tafel angebrachten Buchstaben und Zahlen besteht, so ist die völlige Vernichtung dieser Aufschrift als Beseitigung zu erachten, und zwar auch dann, wenn die Tafel selbst an dem Fahrzeug belassen wird. Wer also die Aufschrift völlig abkratzt oder übermalt, „beseitigt" das Kennzeichen ebenso wie derjenige, der die ganze Tafel, auf der das Kennzeichen aufgemalt ist, oder das sonst die Zeichen tragende Schild wegnimmt. Eine Beseitigung liegt aber nicht vor, wenn nur die Tafel beseitigt und das Kennzeichen selbst an der Wandung des Fahrzeugs befestigt wird.[16]) Ebenso fehlt, wie bereits erwähnt, das subjektive Moment im Sinn des § 25 G., wenn die Absicht vorhanden ist, eine Beschädigung des ganzen Wagens vorzunehmen, nicht nur allein des Kennzeichens, so daß in einem solchen Falle Bestrafung aus § 25 G. nicht erfolgen kann.

Das Verdecken ist schon eine Übertretung nach § 21 G. mit § 10 V., worin bestimmt ist, daß die Kennzeichen niemals verdeckt sein dürfen. Sobald aber dieses Verdecken in rechtswidriger Absicht geschieht, kommt ein Vergehen nach Ziff. 3 § 25 G. inBetracht. Es kann durch alle möglichen Gegenstände erfolgen; es ist aber nicht erforderlich, daß das Kennzeichen völlig bedeckt ist, es genügt auch eine teilweise Verdeckung, soweit dadurch die Erkennbarkeit beeinträchtigt wird. Während Isaac und Höpfel ein Verdecken des Kennzeichens durch ein echtes oder unechtes Kennzeichen als sowohl unter Ziffer 2 als auch Ziffer 3 fallend erklären, ist Müller und auch Lechner der Ansicht, daß das Verdecken mit einem anderen Kennzeichen nur den Tatbestand der Ziffer 2 erfülle (s. oben). Das Verdecken nach Ziffer 3 erfordert, daß das Kennzeichen ganz oder teilweise anders als durch ein Kennzeichen den Blicken entzogen wird. Dies kann auf verschiedene Weise erreicht werden: Durch herabhängende Klei-

[16]) Isaac, S. 429.

dungsstücke, durch Gepäckstücke, z. B. einen vor das Kennzeichen geschnallten Koffer, durch ein ganz oder teilweise vor dem Kennzeichen angebrachtes Reserverad, auch durch die Bauart des Fahrzeugs selbst, z. B. durch die herunterhängende Andrehkurbel, kurz, es gibt eine Menge Möglichkeiten.

Strittig ist, ob ein Verdecken auch dann gegeben ist, wenn das vorschriftswidrig zum Umklappen eingerichtete Kennzeichen umgeklappt wird. Durchwegs [17]) wird dies bejaht, während auch hier wieder Müller auf dem Standpunkt steht, daß jemand, der das Kennzeichen durch Lösung der Verbindungen aus der senkrechten Stellung bringt, dieses nicht „verdeckt", sondern „in seiner Erkennbarkeit beeinträchtigt". Dieser Streit ist insoferne belanglos, als ja beide Begriffe Tatbestandsmerkmale der gleichen strafbaren Handlung sind.

Ebenso ist es, wenn das Kennzeichen durch Bestreichen mit Schmutz unkenntlich gemacht wird. Nur betrachtet hier Müller diese Handlung als Verdecken, während Isaac sie als eine Beeinträchtigung der Erkennbarkeit behandelt wissen will.

Unter die sonstigen Beeinträchtigungen fallen alle Handlungen, welche die Erschwerung der Identifizierung bewirken sollen, die aber nicht schon unter die aufgeführten Begriffe fallen, d. s. vor allem Nichtbeleuchten oder schlechtes Beleuchten der Kennzeichen, vorausgesetzt, daß beide Handlungen auch den subjektiven Tatbestand erfüllen, ebenso vorsätzliches Verstaubenlassen, Unterlassen der notwendig gewordenen Erneuerung, Beschmieren mit irgendeiner Masse, z. B. Fett oder Öl, damit Staub, Ruß oder ähnliches sich dort ansammelt und das Kennzeichen unkenntlich macht. Das Beschmieren allein stellt, wie oben bereits erwähnt, nur einen straflosen Versuch dar und fällt unter kein Tatbestandsmerkmal des § 25 G.

Allen diesen Handlungen, die in Ziffer 1 bis 3 ausdrücklich hervorgehoben sind, wird in Absatz 2 des § 25 G. weiterhin das Gebrauchmachen von Kraftwagen, an denen die Bezeichnung in der in Abs. 1 unter Nr. 1 bis 3 bezeichneten Art gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden ist, gleichgestellt. Sowohl das Fälschen, wie auch das Gebrauchmachen sind für sich je besondere Vergehen aus § 25 G. Wer fälscht und gleichzeitig von der Fälschung Gebrauch macht, begeht unter den erforderlichen Voraussetzungen Urkundenfälschung. Durch Absatz 2 sollen aber diejenigen getroffen werden, die, ohne selbst an der Fälschung beteiligt zu sein, wissentlich von der Fälschung, d. h. von dem Fahrzeug, dessen Kennzeichen, kurz ausgedrückt, gefälscht sind, Gebrauch machen. Da die Kennzeichnung im Verkehr Bedeutung hat nur auf öffentlichen

[17]) Vgl. Isaac, Höpfel, Neukirch-Rosenmeyer, Lechner, Oberländer-Bezold.

Wegen, so ist das Gebrauchmachen des falsch gekennzeichneten Fahrzeuges auch nur strafbar auf öffentlichen Wegen, soweit nicht die Einschränkungen, die bereits oben gemacht worden sind, auch hier zutreffen.

Nicht unbestritten ist die Frage, welcher Kreis von Personen als Täter in Frage kommt. Das Gesetz spricht allgemein von „Personen", welche „Gebrauch machen". Es kommt also bei der Beurteilung dieser Frage m. E. darauf an, welche Auslegung man dem Begriff „Gebrauch machen" gibt. Isaac [18]) versteht darunter nur die Benützung durch Halter und Führer und kommt daher zu dem Schluß, daß der Fahrgast nicht aus Absatz 2 bestraft werden könne; als solcher habe er sich um die Kennzeichnung überhaupt nicht zu kümmern, vorausgesetzt, daß er nicht selbst gleichzeitig Halter oder Führer ist. Eine Ausnahme werde man nur dann machen können und müssen, wenn der Fahrgast sich des der Fälschung unkundigen Führers oder Halters nur als seines Werkzeuges bedient. Isaac steht mit dieser seiner Ansicht fast allein da, obwohl die restriktive Auslegung des Begriffs „Gebrauch machen" meinem Empfinden mehr entspricht, als eine extensive. Hätte das Gesetz alle Personen treffen wollen, so wäre die Fassung „Personen, welche ..... in einem solchen Fahrzeuge wissentlich f a h r e n" viel einfacher gewesen, daß man wohl annehmen muß, daß eine bestimmte Absicht bei der Wahl des Wortes „Gebrauch machen" vorgelegen hat und daß man damit nur die bestimmungsgemäße Verwendung im Auge hatte. Diese besteht in der Bewegung, hervorgerufen durch die Einwirkung der bestimmungsgemäßen Triebkräfte. Diese Einwirkung ist weiterhin nur möglich durch den Führer oder indirekt höchstens noch durch den Halter. Auch die von Isaac zugelassene Ausnahme, nämlich der Fall, daß sich ein Fahrgast des Führers als Werkzeug bedient, paßt hieher, soferne der Führer der Fälschung unkundig ist. Ist dies nicht der Fall, so kann der Fahrgast niemals von einem mit falschen Kennzeichen versehenen Fahrzeug „Gebrauchmachen" im Sinne des Abs. 2 § 25 G., da hier immer das wissentliche Gebrauchmachen dazwischen steht und von einer Einwirkung des Fahrgastes auf die bestimmungsmäßigen Triebkräfte des Fahrzeuges, selbst bei einem Auftrag zur Beförderung nicht mehr die Rede sein kann. Trotzdem stehen fast alle übrigen Autoren [19]) auf dem Standpunkt, daß nicht nur der Führer, der wissentlich ein Fahrzeug benützt, dessen Kennzeichen rechtswidrig verfälscht wurde, und der Halter, der eine dem

---

[18]) Isaac S. 430.

[19]) Vgl. Kirchner 354, Eger 519, Galli (Stengleins Nebengesetze 818). Lechner S. 140, Müller 3. Aufl. S. 470, Höpfel 481, Oberländer-Bezold 356.

Führer zur Last fallende, ihm bekannte Fälschung des Kennzeichens durch den Gebrauch des Fahrzeugs genehmigt, sondern auch der Fahrgast, der ein falsch gekennzeichnetes Fahrzeug wissentlich zu seiner Beförderung benützt, sich aus Abs. 2 § 25 G. strafbar macht. Die einzelnen Schlußfolgerungen, die zu diesem Ergebnis führen sind verschieden. Müller z. B. legt besonderen Wert darauf, daß das Gesetz es auf den Gebrauch des Fahrzeugs, nicht etwa auf den des falschen Kennzeichens abstellte. Der Fahrgast dürfe sich, wenn er um die Fälschung des Kennzeichens wisse, nicht über die Rechtsordnung hinwegsetzen und das Fahrzeug trotz der rechtswidrigen Beschaffenheit gebrauchen. Lechner glaubt, daß die Ansicht Isaaks einen fremden Gedanken in das Gesetz hineinlege. Gerade nachdem das Gesetz in § 25 Abs. 1 die Tatbestände unabhängig vom Gebrauchmachen als Straftaten brandmarkt mit Rücksicht auf den wichtigen verkehrstechnischen Grundsatz der deutlichen Erkennungs- und Feststellungsmöglichkeit der Kraftfahrzeuge, sei anzunehmen, daß der Gesetzgeber auch in Abs. 2 an eine extensive Interpretation gedacht habe.

Das Gebrauchmachen muß wissentlich geschehen. Dieser Ausdruck ist in der Reichstagskommission durch die Worte „von dem sie wissen, daß u. s. w." ersetzt worden, um das Tatbestandsmerkmal genauer zu umgrenzen. Wissen bedeutet hier nicht rechtswidrige Absicht, wie Seuffert-Dittmann und Galli annimmt, auch nicht Wissen um die rechtswidrige Absicht. Wissentlich macht von dem falsch gekennzeichneten Fahrzeug Gebrauch, wer um die Fälschung weiß. Dagegen ist nicht erforderlich, daß auch die Fälschung selbst wissentlich vorgenommen worden ist. Es genügt der objektive Tatbestand des Absatz 1 und das Wissen davon; der subjektive Tatbestand des Absatz 1 braucht nicht vorzuliegen. Auch wenn eine Maßnahme nach Ziffer 1 bis 3 des Absatz 1 nicht in rechtswidriger Absicht, sondern z. B. als Scherz vorgenommen worden ist, also Strafbarkeit aus Abs. 1 nicht gegeben ist, ist trotzdem aus Abs. 2 strafbar, wer in Kenntnis des objektiven Tatbestandes der Fälschung von dem Fahrzeug Gebrauch macht. Auch welcher Zweck mit dem Gebrauchmachen verbunden ist, insbesondere ob eine Täuschung damit bezweckt werden soll, wie Kirchner annimmt,[20]) ist unerheblich. Es kommt einzig und allein auf das positive Wissen an. Ausschließliches Vermuten ist nicht Wissen; auch ein Wissenkönnen reicht noch nicht aus. Daher ist also auch ein fahrlässiges Handeln nicht strafbar, obwohl Isaac die fahrlässige Benützung als Uebertretung möglich hält. Der Fahrgast hat keine Pflicht, das von ihm benützte Fahrzeug auf die Richtigkeit der Kennzeichen zu prüfen.

[20]) Auch Neukirch-Rosenmeyer, Schmidt-Wagner.

2. Strafvorschriften des Reichsstrafgesetzbuches.

Durch die Vorschrift des § 25 Kraftfahrzeuggesetzes (KFG.) sollen die Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuches nicht ausgeschlossen sein, wenn der vorliegende Tatbestand unter Strafandrohungen desselben fällt. Dies ergibt sich ohne weiteres schon aus dem Wortlaut „sofern nicht nach den Vorschriften des Strafgesetzbuches eine höhere Strafe verwirkt ist." Damit ist mit anderen Worten ausgedrückt, daß die Vergehen des Abs. 1 § 25 KFG. mit anderen Delikten konkurrieren können, und zwar unter Umständen auch mit Diebstahl, Betrug oder Sachbeschädigung. Diese Möglichkeiten spielen aber bei der Behandlung des vorliegenden Themas eine so kleine Rolle, daß auf eine eingehende Erörterung dieser Delikte ohne Schaden verzichtet werden kann. Um so mehr aber soll Gegenstand dieser Untersuchung das Zusammentreffen des Tatbestandes des § 25 KFG. mit dem der Urkundenfälschung nach § 267 ff. RStGB. sein. Die Grenzen dieser beiden strafbaren Handlungen sind teilweise so verwischt, daß es oft schwer fällt, sich sofort mit absoluter Gewißheit für eine bestimmte zu entscheiden. Man wird hiebei nicht fehlgehen, wenn man in erster Linie das Vorliegen des Tatbestandes der Urkundenfälschung prüft und erst wenn diese Untersuchung zu einem negativen Ergebnis geführt hat, sich mit dem Tatbestand des § 25 KFG. begnügt. Überaus treffend hat Höpfel diesen Zusammenhang folgendermaßen charakterisiert: „§ 25 hat insbesondere in den Fällen Anwendung zu finden, in denen die Tatbestandsmerkmale der Urkundenfälschung nicht gegeben sind." Sind diese gegeben, so kann infolge Gesetzeskonkurrenz Bestrafung nur nach den Vorschriften des Strafgesetzbuches erfolgen. Durch das Wort „insbesondere" will Höpfel nur hervorheben, daß nicht in j e d e m Fall, wo Urkundenfälschung verneint werden muß, ohne weiteres auch schon § 25 G. in Anwendung gebracht werden kann, dies wohl aber in überwiegender Mehrzahl tatsächlich der Fall ist.

Wann ist aber der Tatbestand der Urkundenfälschung gegeben? § 267 RStGB. sagt: „Wer in rechtswidriger Absicht eine inländische oder ausländische öffentliche Urkunde oder eine solche Privaturkunde, welche zum Beweise von Rechten oder Rechtsverhältnissen von Erheblichkeit ist, verfälscht oder fälschlich anfertigt und von derselben zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch macht, wird wegen Urkundenfälschung mit Gefängnis bestraft."

Die erste und wichtigste Frage ist hier sofort, ob das Kennzeichen überhaupt eine Urkunde im Sinne des § 267 RStGB. ist. Zur Erfüllung des Urkundenbegriffs genügt eine mit einer körperlichen Sache verbundene allgemeine oder we-

nigstens für die Beteiligten verständliche Gedanken-Erklärung, wenn sie auch nicht in Worten ausgedrückt ist, also auch ein bloßes Buchstaben- und Zahlenzeichen, das für sich betrachtet nichts beweist, aber doch durch Gesetz, Gewohnheit, Vereinbarung, wenn auch erst in Verbindung mit einer anderen Erklärung die Bedeutung eines Beweismittels erhält. Gerade in dieser Beweisbestimmung hat das Reichsgericht wiederholt den Gegensatz zu bloßen Erkennungs- und Unterscheidungsmerkmalen erblickt, die wie etwa die Hausnummern nur dazu dienen, eine Sache im Interesse der äußeren Ordnung und Uebersicht zu bezeichnen und sie von anderen zu unterscheiden.[21])

Die Kennzeichnung des Kraftfahrzeugs bildet nicht ihren Selbstzweck, sondern das Mittel zur Kennzeichnung des Kraftfahrzeuginhabers bezw. -Führers. In der Fahrzeugbezeichnung ist ein Beweismittel zur Feststellung der Person des Führers geschaffen, um der Schwierigkeit zu begegnen, die durch die Schnelligkeit der Fortbewegung der Kraftfahrzeuge bedingt wird. Zur Erreichung dieses Zieles dient die Verbindung der Fahrzeugkennzeichnung mit der polizeilichen Registrierung der einzelnen ausgegebenen Nummern. Die eine ist eine Urkunde wie die andere; denn jede von beiden dient in Verbindung mit der anderen bestimmungsgemäß zum Beweise dafür, daß ein bestimmtes, mit einer aus dem Nummernschild kenntlichen Bezeichnung versehenes Kraftfahrzeug von einer bestimmten, aus dem Register ersichtlichen Person benutzt worden ist. Dabei entsteht aber nun die Frage, wie weit das ordnungsgemäße polizeiliche Kennzeichen, um Urkunde im Sinne des § 267 RStGB. zu sein, überhaupt der Fähigkeit der Beweisbestimmung bedarf. Das Kennzeichen muß nach § 9 KFV. mit dem polizeilichen Stempel versehen sein. Mit der Abstempelung erst ist das ganze Verfahren der Zulassung des Kraftfahrzeugs wirklich beendigt und das Kennzeichen erst endgültig „zugeteilt".

Durch das Aufdrücken des polizeilichen Dienststempels aber auf das Kennzeichen wird dieses bezw. die das Kennzeichen tragende Tafel zu einer öffentlichen Urkunde.[22]) Der Begriff der öffentlichen Urkunde erfordert bestimmte Voraussetzungen, nämlich Ausstellung durch eine öffentliche Behörde oder eine mit öffentlichem Glauben versehene Person, Ausstellung innerhalb der Amtsbefugnisse oder innerhalb des zugewiesenen Geschäftskreises, Wahrung der vorgeschriebenen Form und Bestimmung der Urkunde für den Verkehr nach außen. Daß die Polizeibehörden öffentliche Behörden sind,

[21]) Vgl. Entsch. d. RG.s in Strfs. Bd. 14 S. 175, Bd. 25 S. 244, Bd. 28 S. 152, Bd. 34 S. 53, Bd. 38 S. 248, Bd. 39 S. 247, Bd. 40 S. 169.
[22]) Vgl. RG. 11. V. 07 J.W. 07, 556. RG. v. 24. VII 28 II 341/28.

unterliegt wohl keinem Zweifel. Ihre Zuständigkeit zum Versehen des Kennzeichens mit dem polizeilichen Dienststempel beruht auf § 9 V. Durch diesen Stempel wird die Beurkundung als von einer mit öffentlicher Autorität versehener Stelle ausgehend objektiv kenntlich gemacht. Eine andere Form ist in den einschlägigen Bestimmungen nicht vorgeschrieben. Es handelt sich sonach um eine Urkunde, die von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenze ihrer Amtsbefugnis in der vorgeschriebenen Form aufgenommen ist, also eine öffentliche Urkunde im Sinne des § 267 RStGB. ist.[23])

Für eine öffentliche Urkunde ist jedoch das Vorliegen einer Beweiserheblichkeit des Inhalts nicht Erfordernis, eine solche kommt ja überhaupt nur für Privaturkunden in Betracht. Es frägt sich somit, ob das Kraftfahrzeugkennzeichen, das noch nicht oder überhaupt nicht den polizeilichen Dienststempel trägt, also keine öffentliche Urkunde ist, soviel Beweiserheblichkeit inne hat, um über die Bedeutung eines bloßen Unterscheidungskennzeichens hinauszugehen. Das Schrifttum verneint einstimmig,[24]) daß das ungestempelte Kennzeichen etwas anderes als ein reines Privatzeichen sein könne; einzig Oberländer-Bezold,[25]) der im übrigen aber der gleichen Ansicht ist, streift ganz kurz die Frage, ob nicht doch zumindest das amtlich ausgegebene Kennzeichen mehr als ein bloßes Unterscheidungskennzeichen sein könne, ohne aber diese Frage einer genaueren Prüfung zu unterziehen, lediglich mit dem Bemerken, daß das amtlich ausgegebene Kennzeichen doch auch die Zuteilung der bestimmten Erkennungsnummer beweise. Jsaac[26]) spricht dem ungestempelten Kennzeichen die Urkundeneigenschaft deshalb ab, weil ihm jeglicher Charakter als Beweismittel fehle. Das bloße Kennzeichen beweise weder die Zulassung des Fahrzeugs — dazu wäre der Stempel erforderlich — noch beweise es die Zuteilung des Kennzeichens, denn diese werde nur durch die Zuteilungsbescheinigung bewiesen. Diese Argumentation ist nicht zu widerlegen. Da sich jedermann ein Kennzeichen selbst anfertigen lassen kann, beweist dessen Besitz weder die Zulassung des Fahrzeugs, noch die Zuteilung des Kennzeichens, noch die Eintragung des Fahrzeugs unter einer bestimmten Nummer in die Liste der zugelassenen Fahrzeuge. Erst wenn das Kennzeichen den polizeilichen Stempel trägt, ist nach außenhin offenkundig, daß das dieses Kennzeichen tragende Fahrzeug unter der aufgemalten Nummer in die Liste eingetragen ist. Denn die Abstempelung erfolgt erst nach genauer Prüfung, daß das Fahr-

[23]) Bayer. OLG. Urt. v. 24. VII. 28, Verw.Bez. No. II 341/28.
[24]) Vgl. Isaac 429, Höpfel 481, Kichner 269, Lechner 139, Gordan 181, Hellingrath-Michel „Kraftfahrrecht" 113 u. a.
[25]) S. 356.
[26]) S. 429.

zeug insbesondere auch den Vorschriften über die Kennzeichnung entspricht (§ 9 V.) und somit auch erst nach Überprüfung der Übereinstimmung der Erkennungsnummer auf der Kennzeichentafel mit der in der Zuteilungsbescheinigung aufgeführten. Ob das Kennzeichen „amtlich ausgegeben" oder „zugelassen" wird, spielt hiebei keine Rolle. Sowohl die „Ausgabe" wie die Zulassung" sind, wie schon ausgeführt, Arten der Zuteilung des Kennzeichens. Die Zuteilung des Kennzeichens wird nur durch die Zuteilungsbescheinung erwiesen und diese erfolgt bei dem amtlich ausgegebenen Kennzeichen nicht anders, als bei dem zugelassenen. Daß in ersterem Falle dann noch die Hinausgabe des körperlichen Zeichens hinzukommt, ist an sich gleichgültig und ohne Einfluß. Es ist daher die Ansicht Oberländer-Bezolds,[27]) daß das amtlich ausgegebene Kennzeichen doch auch die Zuteilung der bestimmten Erkennungsnummer beweise, nicht richtig, zumal ihm ja nicht angesehen werden kann, ob es amtlich erteilt oder privat angefertigt wurde und somit auch des Erfordernisses einer Urkunde, denjenigen, von welchem sie herrührt, irgendwie erkenntlich zu machen, ermangelt.

Es unterliegt also keinem Bedenken, das Kraftfahrzeugkennzeichen vor der polizeilichen Abstempelung lediglich als Unterscheidungszeichen zu betrachten, nicht als eine Erklärung, die geeignet und bestimmt ist, irgend einen rechtlich erheblichen Vorgang zu bekunden, die mit anderen Worten Urkunde im Sinne des § 267 RStGB. wäre. Auch die Tatsache, daß das Reichsgericht den von den ortspolizeilichen Behörden ausgegebenen Nummernschildern für Fahrräder Urkundeneigenschaft zugesprochen hat, spricht nicht dagegen. Wohl ist oder vielmehr war der Zweck der Ausgabe dieser Schilder der gleiche wie heute bei den Kraftfahrzeugkennzeichen. Früher wurden in verschiedenen deutschen Ländern den Radfahrern behördliche Nummern verabfolgt, die zur Kontrolle des Fahrradverkehrs und zur Feststellung der Person des Fahrers bei etwaiger Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften der Fahrradordnung oder der Straßenpolizei dienten, also genau so, wie heute bei den Kraftfahrzeugen verfahren wird. Diese Schilder waren aber nicht gestempelt und brauchten es auch nicht zu sein. Ihre „Zuteilung", um einen dem modernen Verfahren der Kraftfahrzeuggesetzgebung entsprechenden Ausdruck zu gebrauchen, bestand einzig und allein in der behördlichen Ausgabe des Nummernschildes. Einen der „Zulassung" ähnlichen Vorgang gab es nicht, man konnte sich auch nicht selbst das Nummerschild anfertigen lassen. Der Akt der Nummernzuteilung und der Ausgabe fiel zusammen. Es bedurfte daher auch nicht mehr des polizeilichen Stempels,

[27]) S. 356.

um das Nummernschild zu einer öffentlichen Urkunde zu machen. Der Stempel bezw. der Nachweis der Stempelung war ja auch nach außen hin vollgültig ersetzt durch den Besitz des körperlichen Schildes, nachdem dieses doch nur von der zuständigen Behörde ausgegeben sein konnte.

Bei der Zuteilung des Kraftfahrzeugkennzeichens ist es aber anders. Hier ist die Zuteilung erst mit der polizeilichen Abstempelung erfolgt, bezw. beendet. Die Zuteilungsbescheinigung beweist wohl die Zuteilung des Kennzeichens als solche, aber sie macht deshalb das Kennzeichen selbst noch lange nicht zur Urkunde. Sie stellt vielmehr nur eine Mitteilung dar, daß eine Urkunde mit ganz bestimmten Inhalt, bestehend aus dem Kennzeichen mit der ihm zuerkannten Erkennungsnummer errichtet werden wird, wenn das Kennzeichen zur polizeilichen Abstempelung vorgeführt wird. Mit dem Stempel wird dieses alsdann Urkunde, auf keinen Fall aber früher, da der Stempel hier durch nichts, also auch nicht durch den Besitz des körperlichen Kennzeichens im Falle der amtlichen Ausgabe ersetzt werden kann. Denn in § 9 V. ist ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Kennzeichen mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen sein müssen. Erst dann kann das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen in Betrieb gesetzt werden, das Kennzeichen also erst in Wirksamkeit treten.

Irgend welche Verfälschungen an einem ungestempelten Kennzeichen können daher nicht als Urkundenfälschung nach § 267 RStGB. bestraft werden. Offensichtlich hat aus diesem Grunde der Gesetzgeber eigens die Spezialbestimmung des § 25 KFG. geschaffen, um eine gesetzliche Grundlage zum Schutze der Kennzeichnung zu haben, wo ein solcher wegen des Fehlens der Urkundeneigenschaft des Kennzeichens aus § 267 RStGB. nicht mehr gewährleistet ist. Tatsächlich macht es ja keinen Unterschied aus, ob ein gestempeltes oder ein ungestempeltes Kennzeichen verfälscht oder gefälscht wird; in beiden Fällen wird die Identifizierung des Fahrzeugs in gleicher Weise erschwert oder gar unmöglich gemacht. Denn derjenige, der auf der Straße die Identität des Fahrzeugs feststellen möchte, sieht meistens doch nur die Nummer; wohl selten wird er dabei das Vorhandensein des Stempels bemerken können, selbst wenn er darauf Wert legte. Dies geschieht aber nie; für ihn ist das wesentliche die Erkennungsnummer. Ist diese falsch, so wird er genau so getäuscht und evt. geschädigt, wenn das Kennzeichen ungestempelt ist, als wenn es gestempelt wäre. Es mußte daher der Zweck der Kennzeichnung durch anderweitige Sonderbestimmungen gesichert werden für den Fall, daß der Schutz, den das Strafgesetzbuch bietet, aus irgend welchen Gründen nicht ausreicht. Dies ist eben durch § 25 KFG. geschehen.

In den meisten Fällen wird es sich aber doch um ein gestempeltes Kennzeichen handeln, so daß eine etwaige Verfälschung desselben die Frage der Urkundenfälschung neuerdings aufrollt. Die Handlung, die mit der Urkunde, hier also mit dem gestempelten Kennzeichen, vorgenommen werden muß, um den Tatbestand der Urkundenfälschung zu erfüllen, ist eine zweiaktige: Herstellung eines falschen urkundlichen Beweismittels und Gebrauchmachen von ihm zum Zwecke der Täuschung.[28])

Der erste Akt, die Herstellung des falschen urkundlichen Beweismitels kann geschehen entweder durch Verfälschung eines echten Kennzeichens oder durch fälschliche Anfertigung eines unechten Kennzeichens. Verfälschen bedeutet etwas Wahres, Echtes falsch machen. Verfälscht kann daher nur ein echtes, also ordnungsgemäß zugelassenes und abgestempeltes Kennzeichen werden und zwar wiederholt, vorausgesetzt, daß es nach den früheren Verfälschungen überhaupt noch Urkundeneigenschaft behalten hat.[29]) Wird aber durch die weitere Aenderung der ursprüngliche richtige Text wieder hergestellt, so entfällt die Verfälschung.[30])

Wie die Verfälschung selbst vorgenommen wird, ist gleichgültig. Erforderlich ist nur, daß das gestempelte Kennzeichen in einer Weise verändert wird, daß das Verständnis des ursprünglichen Inhalts beeinträchtigt wird, sei es durch Zusatz neuer Schriftzeichen, sei es durch Abänderung, Unkenntlichmachung oder Beseitigung der bestehenden Zeichen, kurz durch alle Handlungen, durch welche die Beweiskraft der Urkunde eine veränderte Richtung erhält, ihr neuer Gesamtinhalt im Vergleich zu den früheren zu einem anderen Verständnis führt. Es sind dies die gleichen Handlungen, die Tatbestandsmerkmale der Ziffer 3 § 25 KFG. sind und die bereits bei jener Gelegenheit näher behandelt worden sind. Insbesondere gehört hieher auch die durch Fettauflage auf die Erkennungsnummer bewirkte Staubablagerung und dadurch hervorgerufene Beeinträchtigung der Erkennbarkeit des Kennzeichens. Während aber bei § 25 Ziffer 3 KFG. nur das angebrachte Kennzeichen Gegenstand der strafbaren Handlung sein kann, ist es für die Urkundenfälschung gleichgültig, ob das Kennzeichen angebracht ist oder ob es vorher abgenommen wurde oder abgefallen ist, dann erst verändert und daraufhin wieder festgemacht wurde. Bedingung allein ist die Aenderung des gestempelten Kennzeichens derart, daß das Fahrzeug dadurch als ein anderes gekennzeichnet wird. Nur darf das Kennzeichen infolge der Veränderung die Urkunden-

[28]) Ebermayer Anm. 20 zu § 267.
[29]) RGSt. 4, 69; 39, 31.
[30]) RG. v. 11. II. 08, V 987/07.

eigenschaft nicht verlieren, sonst kommt unter Umständen nur noch § 274 Ziffer 1 RStGB. in Frage.[31])

Außerdem kann man ein gestempeltes Kennzeichen auch fälschlich anfertigen d. h. eine falsche Urkunde mit dem Schein der echten herstellen, namentlich dadurch, daß man ein ungestempeltes Kennzeichen mit einem falschen Stempel versieht. Wer ein Fahrzeug, für das ein Kennzeichen nicht gültig besteht, mit einem Kennzeichen nach Art der vorgeschriebenen versieht. ist nach § 25 Ziffer 1 KFG. strafbar; wer aber solchem Kennzeichen außerdem noch die Nachahmung des polizeilichen Dienststempels aufdrückt, fertigt eine öffentliche Urkunde fälschlich an und begeht Urkundenfälschung nach § 267 RStGB. Dabei ist zu beachten, daß die fälschliche Anfertigung einer öffentlichen Urkunde aber erfordert,[32]) daß die sämtlichen für die öffentliche Urkunde vorgeschriebenen wesentlichen Förmlichkeiten zum Gegenstand der Nachahmung gemacht worden sind, so daß die Urkunde, wenn sie echt wäre, die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde besitzen und als solche anerkannt werden würde, wobei es allerdings auf die Geschicklichkeit der Nachahmung und das dadurch erreichte Maß der Ähnlichkeit nicht ankommt, während andererseits die bloße Ähnlichkeit als solche nicht das rechtlich entscheidende ist. So hat das Reichsgericht[33]) das Vorliegen einer Urkundenfälschung verneint, als an einem Motorfahrrad ein Schild angebracht wurde mit der Bezeichnung I X 4751 und einem mit schwarzem Lack ausgeführten kreisrunden Zeichen, das einem amtlichen Siegel ähnlich sah. Das Landgericht hatte darin eine Nachahmung des in § 7 KFV. erwähnten polizeilichen und demzufolge die fälschliche Anfertigung einer öffentlichen Urkunde erblickt, denn das Schild sei „in der von der Behörde beobachteten äußeren Fom hergestellt und anstelle des amtlichen Siegels mit dem diesem ähnlichen kreisrunden Zeichen versehen worden." Das Reichsgericht dagegen entschied:

> „Das Kennzeichen, das einem gemäß § 6 V. zugelassenen Kraftfahrzeug zuzuteilen ist, muß gemäß § 9 V. mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen sein. Dieser Stempel bildet somit eine wesentliche Förmlichkeit, durch deren Erfüllung das Kennzeichen erst die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde erhält. Ein solcher Dienststempel, der ein maschineller Ersatz für die Unterschrift ist, ist aber nur vorhanden, wenn das angebrachte Zeichen auf einen bestimmten dienstlichen Aussteller hinweist, sei es nun, daß es die vollständige oder gekürzte

[31]) Ebermayer Anm. 24 zu § 267.
[32]) RG. 44, 87.
[33]) Urt. v. 3. VII. 14, V. 162/14, Leipz. Zeitschr. f. Deutsch. R. 1915 S. 61.

Bezeichnung der Behörde oder des Beamten oder auch nur, soweit das zulässig ist, ein auf sie hinweisendes Wappen oder beides zugleich (Wappen und Inschrift oder Umschrift) enthält. Daß das von dem Angeklagten auf dem Schilde angebrachte aus schwarzem Lack hergestellte Zeichen ein „Dienststempel" in diesem Sinne war, ist nicht zu erkennen. Vielmehr scheint das Zeichen lediglich in der Auftragung von Lack in Kreisform ohne Nachahmung einer Schrift oder eines Wappens bestanden zu haben. Auch ein Versuch der fälschlichen Herstellung einer öffentlichen Urkunde kann auf der gegebenen Grundlage nicht als nachgewiesen angesehen werden."

Auch der Fall, daß die fälschliche Anfertigung der Urkunde nur in der Herstellung der Aufschrift des Kennzeichens besteht, während der Stempel als solcher echt ist, ist natürlich möglich. Voraussetzung ist dabei nur, daß sämtliche anderen Förmlichkeiten, also die zur Kenntlichmachung des Landes oder des engeren Verwaltungsbezirks vorgeschriebenen Buchstaben oder Ziffernbezeichnung und die Erkennungsnummer unbefugt zum Gegenstand der Nachahmung gemacht worden sind. Das Bayerische Oberste Landesgericht sagt in einer Entscheidung vom 24. Juli 1928[34]) diesbezüglich:

„Auf einem seinerzeit vom zuständigen Stadtrat einer dritten Person erteilten, dann von der Polizei eingezogenen und schlecht unbrauchbar gemachten Kennzeichen wurde unter Verstreichung der behördlich erfolgten Ausschabungen die Erkennungsnummer 3264 in 3284 abgeändert. Weil das nachgemachte Kennzeichen alle wesentlichen Förmlichkeiten eines polizeilichen Kennzeichens behielt, mußte es, wenn es echt wäre, als ein von der zuständigen Polizeibehörde ausgegebenes Kennzeichen anerkannt werden und wäre desfalls geeignet, der Bestimmung eines echten Kennzeichens, nämlich der Kontrolle des Kraftfahrzeugverkehrs und gegebenenfalls der Feststellung des Fahrers zu dienen. Es kann keine Rede davon sein, daß sich der Angeklagte nur gegen § 25 KFG. verfehlte. Im Gegenteil kann letztere Bestimmung, die sich selbst nur subsidiären Charakter beilegt, im gegebenen Falle, wo ein Vergehen der Urkundenfäschung nachgewiesen ist, überhaupt nicht zur Anwendung kommen."

Diese oberstrichterliche Entscheidung ist auch deshalb von Wichtigkeit, weil sie die Beziehung des § 25 KFG. zum § 267 RStGB. klar und deutlich zum Ausdruck bringt, indem sie den subsidiären Charakter des § 25 KFG. ausdrücklich betont.

Auch die Straftat unter Ziffer 2 § 25 KFG. kann für den Begriff der Urkundenfälschung in Betracht kommen. Lechner

[34]) Aktenz. No. II 341/1928.

verneint dies zwar, weil zum Tatbestande ja nur gehöre, daß ein anderes als das für das Fahrzeug ausgegebene Kennzeichen verwendet wird. Dies ist an sich wohl richtig, sobald aber zu dieser anderen Kennzeichnung ein für ein anderes Fahrzeug zugelassenes echtes abgestempeltes Kennzeichen benützt wird, um den Anschein hervorzurufen, als sei dieses Kennzeichen für das Fahrzeug ausgegeben, liegt ebenfalls, soweit die übrigen Tatbestandsmerkmale des § 267 RStGB. gegeben sind, Urkundenfälschung vor.[35])

Dazu ist weiter erforderlich, daß von einem solchen falschen oder verfälschten gestempelten Kennzeichen zum Zweck der Täuschung Gebrauch gemacht wird. Während das Gebrauchmachen für den Tatbestand des § 25 Abs. 1 KFG. keine Rolle spielt, ist es für die Urkundenfälschung unbedingtes Tatbestandserfordernis. Liegt dieses nicht vor, so kann nie Bestrafung aus § 267 RStGB. erfolgen, es tritt auch hier dann wieder § 25 KFG. in Erscheinung, selbst wenn alle anderen Tatbestandsmerkmale des § 267, insbesondere Urkundeneigenschaft des Kennzeichens, einwandfrei gegeben sind.

Zum Gebrauchmachen genügen alle Vorkehrungen, die zur Einsichtnahme der Urkunde durch den zu Täuschenden zu führen geeignet sind.[36]) Da aber das Kennzeichen nur in Verbindung mit dem Kraftfahrzeug zur Täuschung geeignet ist, so fällt tatsächlich meist das Gebrauchmachen des falschen Kennzeichens mit dem Gebrauchmachen des mit dem falschen Kennzeichen versehenen Fahrzeugs zusammen. Hier muß jedoch der Begriff des Gebrauchmachens wesentlich weiter gefaßt werden als in § 25 Abs. 2 KFG. Es darf darunter nicht allein die Inbetriebnahme des Fahrzeugs verstanden werden, die in der Einwirkung der bestimmungsgemäßen Triebkräfte besteht, sondern jede Verwendung des mit dem falschen Zeichen versehenen Fahrzeugs, die nach außen hin rechtserhebliche Folgen mit sich bringen kann. Infolgedessen liegt ein Gebrauchmachen in dem Augenblicke vor, in dem der zu täuschenden Person das Kennzeichen zugänglich gemacht, ihr die Möglichkeit der Kenntnisnahme gegeben ist; sinnliche Wahrnehmung selbst ist nicht erforderlich.[37]) Erforderlich aber ist, daß dieses Gebrauchmachen zum Zwecke der Täuschung erfolgt. Der Wille des Gebrauchmachenden muß dahin gehen, den anderen zu täuschen, das bloße Bewußtsein, der andere werde getäuscht oder könne getäuscht werden, reicht nicht aus. Der Täter muß den Willen haben, bei demjenigen, welchem gegenüber er von der Urkunde Gebrauch macht, einen Irrtum über die Echtheit und über die Eigen-

[35]) So Müller, Höpfel, Kirchner, Neukirch-Rosenmeyer, vgl. auch RG. 9. I. 93. RGSt. 23/378.

[36]) Vgl. RGSt. 41, 144.

[37]) Ebermayer Anm. 31 zu § 267.

schaft der Urkunde als geeignetes Beweismittel für die aus ihrem Inhalte sich ergebenden rechtserheblichen Tatsachen hervorzurufen oder zu unterhalten.[38]) Bei dem gefälschten Kennzeichen ist dieser Irrtum derjenige über den wirklichen Eigentümer des Kraftfahrzeugs oder auch über den, der, wie z. B. die General Motors Company, Tausende von Fahrzeugen in Eigenbetrieb hat. Im letzteren Fall ist dann Täuschung über den Eigentümer nicht begriffsnotwendig. Getäuscht wird dabei jeder, der auf Grund der festgestellten Nummer nach dem Halter forscht, mag es ein Polizeibeamter sein, der wegen einer Zuwiderhandlung gegen die Verkehrsvorschriften den verantwortlichen Führer feststellen will, oder ein Dritter, der sonst aus irgendwelchem Grunde, z. B. wegen eines Schadensersatzanspruchs, ein rechtlich erhebliches Interesse an der Feststellung des Eigentümers bezw. Führers hat. Daß die beabsichtigte Täuschung des nachforschenden Polizeibeamten oder anderer Personen tatsächlich nicht erreicht worden ist, steht der Annahme des Gebrauchmachens zum Zwecke der Täuschung nicht entgegen.[39]) Zum Zwecke der Täuschung ist Gebrauch gemacht, sobald mit dem Kennzeichen irgend etwas vorgenommen wurde, was in einem Dritten einen Irrtum, gleich welcher Art, erwecken soll. Das Bayerische Oberste Landesgericht behandelt in dem bereits erwähnten Urteil vom 24. Juli 1928 den Fall, daß der Angeklagte ein beschlagnahmtes falsches Kennzeichen nicht nur zur Fahrt benützt, sondern auch nach seiner Ankunft am Bestimmungsort sein damit versehenes Motorrad in einer Wirtschaft zur Besichtigung hinterstellt hat in der Absicht, das dort verkehrende Publikum für einen Kauf zu interessieren, und führt aus, daß diese Absicht auch notwendig dahin gegangen sei, die Kaufliebhaber über die behördliche Zulassung des Kraftfahrzeugs zu täuschen und dadurch zum Kauf, also zu einer rechtlich erheblichen Handlung, zu bestimmen. Durch dieses Verhalten allein schon machte der Angeklagte von dem falschen Kennzeichen zum Zwecke der Täuschung in rechtswidriger Absicht Gebrauch. Nicht erforderlich sei gewesen, daß Kaufinteressenten das Kraftfahrzeug mit dem falschen Kennzeichen auch wirklich besichtigten, es genüge vielmehr, zum Tatbestand des § 267 RStGB., daß die Urkunde dem zu Täuschenden zugänglich gemacht, ihm die Möglichkeit der sinnlichen Wahrnehmung gegeben ist. Der Schuldausspruch würde daher auch durch die Annahme, daß der Angeklagte das falsche Kennzeichen bei der Fahrt noch nicht gebrauchte, sondern erst nach seiner Ankunft aufschraubte, nicht gefährdet.

[38]) Ebermayer Anm. 34 zu § 267.
[39]) Vgl. RG. v. 3. VII. 14, V 162/14.

Gebrauch wird von dem falschen Kennzeichen auch gemacht, wenn das Kennzeichen nach erfolgtem Unfall in der Garage verändert wird. Denn es soll dazu dienen, ev. nachforschenden Personen die Ermittelung des Führers bezw. Halters des den Unfall verursachenden Fahrzeugs unmöglich zu machen.

Der Begriff des letzten Erfordernisses für das Vorliegen von Urkundenfälschung nach § 267 RStGB. schließlich, nämlich der der rechtswidrigen Absicht ist derselbe, wie beim Vergehen aus § 25 KFG. Auch hier ist rechtswidrige Absicht die Absicht, störend in den Rechtsverkehr einzugreifen, im besonderen gilt das Gleiche was bereits bei Erörterung des § 25 KFG. ausgeführt wurde. Einzig und allein aber bezüglich dieses letzten Tatbestandsmerkmals, der rechtswidrigen Absicht, ist eine Subsidiarität des § 25 KFG. nicht gegeben. Fehlt die rechtswidrige Absicht, so kann Bestrafung aus § 25 KFG. ebenso wenig eintreten als aus § 267 RStGB.

Außer der Urkundenfälschung nach § 267 RStGB. ist noch möglich schwere Urkundenfälschung gemäß § 268 RStGB., sobald die Fälschung in der Absicht begangen wird, sich oder einem anderen einen Vermögensvorteil zu verschaffen oder einem anderen Schaden zuzufügen. Bei der Fälschung eines Kennzeichens wird in der Regel nur erstere, die Absicht, sich einen Vermögensvorteil zu verschaffen in Betracht kommen. Vermögensvorteil nämlich ist nicht nur die Vermögensvermehrung, der Gewinn, sondern auch die Erhaltung eines bereits erlangten, aber gefährdeten Vorteils und ebenso die Abwendung eines dem Vermögen drohenden Nachteils.[40]) Wenn also jemand sein Kennzeichen verfälscht, um dadurch nicht als Urheber eines Unfalls festgestellt werden zu können und um auf diese Weise sich Schadenersatzansprüchen von Verletzten zu entziehen, so handelt er in der Absicht, einen Nachteil, der seinem Vermögen droht, nämlich dadurch,, daß er Schadenersatz leisten muß, abzuwenden, und erfüllt somit den Tatbestand der schweren Urkundenfälschung nach § 268 RStGB. Es liegt nach der Rechtssprechung unbeachtlicher Strafrechtsirrtum vor, wenn der Täter in Kenntnis der den Vorteil bedingenden Tatumstände und in Verkennung des Begriffs Vermögensvorteil das, was er erstrebt, für keinen Vorteil hält, obwohl er einer ist.[41])

Sobald Urkundenfälschung vorliegen kann, ist ferner auch die Möglichkeit der sogenannten mittelbaren Falschbeurkundung gegeben.

Intellektuelle Urkundenfälschung (§§ 271—273 RStGB.) begeht, wer vorsätzlich bewirkt, daß Erklärungen, Verhand-

[40]) Ebermayer Anm. 3 zu § 268.
[41]) Ebermayer Anm. 9 zu § 268.

lungen oder Tatsachen, welche für Rechte oder Rechtsverhältnisse von Erheblichkeit sind, in öffentlichen Urkunden, Büchern, oder Registern als abgegeben oder geschehen beurkundet werden, während sie überhaupt nicht oder in anderer Weise oder von einer Person in einer ihr nicht zustehenden Eigenschaft oder von einer anderen Person abgegeben oder geschehen sind. Eger[42]) erklärt diesen Fall beim Kennzeichen nur möglich, wenn der Polizeibehörde ein Fahrzeug mit falschem Zeichen vorgeführt und gleichzeitig ein Irrtum über die Person des anzumeldenden Halters erregt und in der Liste eine falsche Eintragung bewirkt wird. Nach Isaac[43]) aber ist es für das Vorliegen einer intellektuellen Urkundenfälschung schon genügend, wenn man vorsätzlich ein Kennzeichen, das dem Fahrzeug gar nicht zugeteilt worden ist, abstempeln läßt, denn damit wird fälschlich beurkundet, daß das gestempelte Kennzeichen auch zugeteilt worden ist.

Endlich kommt noch § 274 RStGB. in Betracht: wer eine Urkunde, die ihm überhaupt nicht oder nicht ausschließlich gehört, in der Absicht einem anderen z. B. dem Halter oder Führer Nachteile zuzufügen (z. B. ihm eine Bestrafung zuzuziehen) vernichtet, beschädigt oder unterdrückt. Hier ist das entscheidende Moment, ob der Schutz des § 274 nur denjenigen treffen soll, dessen Rechte auf der Urkunde selbst beruhen oder jeden, der nach Vorstellung des Täters an der Urkunde ein rechtliches Interesse, namentlich Beweisinteresse hat, das durch deren Vernichtung verletzt werden würde. Isaac[44]) ist letzterer Ansicht; er hält den Tatbestand des § 274 RStGB. auch dann für gegeben, wenn jemand anders als der Fahrzeugeigentümer z. B. der Führer das Kennzeichen am Fahrzeuge seines Herrn beseitigt, um die Feststellung des Fahrzeugs zu verhindern bezw. um sich der Feststellung nach einem Unfall zu entziehen und damit dem Ersatzberechtigten einen Nachteil zuzufügen. Dem gegenüber erklärt Höpfel und auch Müller, daß in einem solchen Falle nur ein Vergehen gegen § 25 Ziffer 3 KFG. denkbar ist. Denn wenn auch die Absicht des Täters dahin ging, aus einem Unfall herzuleitende Ersatzansprüche zu vereiteln und somit dem Verletzten einen Nachteil zu bereiten, so genüge das zur Anwendung des § 274 nicht, weil hiernach der Nachteil denjenigen treffen muß, dessen Recht auf dem Kennzeichen selbst beruht. Die Ersatzansprüche eines Verletzten aber beruhen nicht auf dem Kennzeichen als solchem, sondern auf der Tat-

[42]) S. 514.
[43]) S. 430 Anm. f.
[44]) S. 430 Anm. g.

sache der schuldhaften Verletzung durch den Kraftfahrzeugführer.

Wenn auch die Absicht Isaaks verständlich erscheint, durch § 274 jeden, der an dem Kennzeichen ein Beweisinteresse hat, das durch dessen Vernichtung verletzt werden würde, schützen zu wollen, so geht diese m. E. doch zu weit. Wohl kann sich Isaak auf Olshausen,[45]) Binding[46]) und Ebermeyer[47]) berufen, die alle auf dem Standpunkt stehen, daß es genüge, wenn durch die Unterdrückung der Urkunde irgendwelche Rechte eines Dritten benachteiligt werden, insbesondere der Dritte um das Recht gebracht wird, zu dessen Beweis ihm die Urkunde dienen soll, oder ihm dessen Beweis erschwert wird. Es muß sich aber dabei immer um rechtliche Interessen an der Urkunde handeln. Hier darf jedoch nicht übersehen werden, daß ein mögliches Beweisinteresse eines Dritten gar nicht auf dem Kennzeichen allein beruht. Hat ein Dritter z. B. bei einem durch ein Kraftfahrzeug verursachten Unfall die Kennzeichennummer festgestellt, und wird darauf das Kennzeichen beseitigt, so ist er ja gar nicht auf das Kennzeichen als Beweismittel angewiesen, da die Kennzeichennummer in der Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge eingetragen ist und somit ohne weiteres der Eigentümer eruiert werden kann. Es besteht auch kein besonderer Grund für den außergewöhnlichen Schutz des § 274, nachdem ein solcher bereits durch Ziffer 3 § 25 KFG. in genügender Weise gewährleistet ist. Die Beseitigung eines Kennzeichens kann somit nach § 274 RStGB. nur strafbar sein, wenn sie in der Absicht erfolgt, einem anderen, dessen Rechte auf dem Kennzeichen selbst beruhen, Nachteil zuzufügen, wenn also z. B. jemand, und zwar kann dies auch der Führer sein, aus Rache das Kennzeichen an einem Kraftfahrzeug beseitigt, um den Eigentümer desselben einer Bestrafung zuzuführen.

3. Nebenstrafen.

Zu den Strafen, die auf Grund von Verfehlungen gegen die §§ 25 KFG. und §§ 267—274 RStGB. auszusprechen sind, kann noch die Einziehung des Kennzeichens gemäß § 40 RStGB. als Nebenstrafe hinzukommen.

Nach § 40 RStGB. können Gegenstände, die durch ein vorsätzliches Vergehen oder Verbrechen hervorgebracht oder die zur Begehung eines vorsätzlichen Vergehens oder Verbrechens bestimmt sind, eingezogen werden, soferne sie dem Täter oder einem Teilnehmer gehören. Diese Einziehung, die im Urteil ausgesprochen werden muß, darf nicht mit der

[45]) Kommentar z. Strafgesetzbuch N. 7 c zu § 274.
[46]) Lehrbuch d. gem. deutschen Strafrechts 2. Bd. S. 301.
[47]) S. 796.

Einziehung des Kennzeichens nach §§ 6, 41 KFG., die nichts anderes als eine polizeiliche Maßnahme, durch die dem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs die fernere Benützung des ihm nicht gehörenden Kennzeichens entzogen wird, ist, verwechselt werden. Sie ist im Gegensatz zu jener eine strafrechtliche Maßnahme und kann nur neben einer bereits ausgesprochenen Strafe erkannt werden. Einzig und allein wenn die Verfolgung oder Verurteilung einer bestimmten Person nicht ausführbar ist, kann gemäß § 42 RStGB. die Einziehung auch selbständig für sich allein im sogenannten objektiven Einziehungsverfahren durchgeführt werden. Sonst jedoch ist sie nur als Nebenstrafe denkbar und auch da nur, wenn sämtlich Voraussetzungen gegeben sind. Diese sind:

1. die Vollendung oder wenigstens der Versuch, nicht aber auch die Vorbereitung eines vorsätzlichen Vergehens, sonst kann vom Täter oder Teilnehmer nicht gesprochen werden. Fahrlässigkeit genügt nicht, ebenso wenig genügt es, wenn es sich nur um eine Uebertretung handelt, daher ist die Einziehung des polizeilichen Kennzeichens auf Grund einer Bestrafung aus § 21 KFG. in Verbindung mit einer Vorschrift der Kraftfahrzeugverordnung nicht möglich. Nur wenn Bestrafung aus § 25 KFG. oder aus den §§ 267—274 RStGB. eintritt, kann sie ausgesprochen werden.

2. die unmittelbare Hervorbringung des einzuziehenden Gegenstandes durch das Vergehen oder der Gebrauch bezw. die Bestimmung desselben zur Begehung des Vergehens, also das Vorliegen von producta oder instrumenta sceleris. Producta sceleris sind die nach § 25 KFG. bezw. § 267 RStGB. gefälschten Kennzeichen. Kann jedoch eine objektiv feststehende Fälschung des Kennzeichens z. B. wegen des Fehlens der rechtswidrigen Absicht nicht aus § 267 RStGB. oder § 25 KFG. bestraft werden, weil beide ja rechtswidrige Absicht als Tatbestandsmerkmal voraussetzen und es tritt nur Bestrafung aus § 21 KFG. ein, so liegt kein productum sceleris im Sinne des § 40 RStGB. vor, denn diese müssen auf Grund mindestens eines Vergehens, nicht schon auf Grund einer Uebertretung gegeben sein.

Der Gebrauch oder die Bestimmung des Kennzeichens muß, um dieses zum instrumentum sceleris zu machen, zur Begehung des Vergehens nicht bloß bei Begehung oder zur Vorbereitung des Vergehens geschehen. Dies ist zweifellos auch der Fall beim Vorliegen des § 25 Abs. 2 KFG., wo also nur der Gebrauch als solcher Gegenstand der strafbaren Handlung ist. Hier wird das Vergehen begangen durch die Verwendung des ge-

fälschten Kennzeichens, unabhängig davon, ob das Kennzeichen durch die Fälschung tatsächlich ein productum sceleris im Sinne des § 40 RStGB. geworden ist und wer die vorausgegangene Fälschung bewerkstelligt hat.

3. Eigentum oder wenigstens Miteigentum des Täters oder Teilnehmers am einzuziehenden Kennzeichen; irgendwelche andere rechtliche Beziehung des Täters zum Kennzeichen reicht nicht aus. Eine Einziehung ist daher nicht möglich, wenn der Führer das Kennzeichen am Kraftfahrzeuge seines Herrn gefälscht oder verfälscht hat, es müßte denn sein, daß sein Herr von der Fälschung gewußt und mit der Verwendung des gefälschten Kennzeichens einverstanden war. Hier würde aber dann das Kennzeichen nur eingezogen werden können, wenn auch der Eigentümer vorher wegen Mittäterschaft bestraft worden wäre, und nun i h m, dem Eigentümer, das Kennzeichen eingezogen wird. Dem Führer gegenüber könnte die Einziehung in diesem Falle nicht ausgesprochen werden, genau so wenig, wie wenn er die Fälschung ohne Wissen seines Herrn vorgenommen hat, denn das Kennzeichen ist ihm rechtlich ja völlig fremd. Ein durch eine Straftat e r l a n g t e s Kennzeichen, sog. fructus sceleris unterliegt nicht der Einziehung.

B e s c h l a g n a h m e.

Während beim Vorliegen der Voraussetzungen des § 40 RStGB. nur das Kennzeichen, nicht aber das Kraftfahrzeug an dem das Kennzeichen wohl angebracht ist, aber trotzdem nicht Mittel der Begehung sein kann, eingezogen werden kann, ist bei der Beschlagnahme nach § 94 StPO. nicht nur eine solche des Kennzeichens, sondern auch des Fahrzeugs möglich, nämlich dann, wenn es als Beweismittel von Bedeutung sein kann. Dies ist insbesondere bei Kennzeichenfälschungen der Fall. Um die Untersuchung zu sichern, kann das Kraftfahrzeug mit dem falschen Kennzeichen nach § 94 StPO. in Verbindung genommen oder in anderer Weise sichergestellt werden. Befindet es sich aber in einem anderen Gewahrsam, und wird es nicht freiwillig herausgegeben, so bedarf es der Beschlagnahme. Diese wird durch den Richter oder bei Gefahr in Verzug durch die Staatsanwaltschaft oder ihre Hilfsorgane angeordnet[48]) und durch einen formlosen Vorführungsakt, z. B. amtliches Verbot der Verfügung oder Veränderung an den Inhaber vollzogen. Ob ein Kraftfahrzeug als Beweismitel von Bedeutung sein kann, ist Tatfrage. Gewöhnlich wird es als solches infolge seiner Verbundenheit mit

[48]) § 98 RStPO.

dem Kennzeichen bei einer Kennzeichenfälschung, insbesondere dann, wenn es sich um eine Urkundenfälschung handelt, stets in Frage kommen. Hier hat die Beschlagnahme alsdann nicht nur allein den Zweck, ein Beweismittel sicherzustellen, sondern vor allem den Zweck, die künftige Einziehung des Kennzeichens zu sichern.

III.

Schluß-Betrachtung.

Der vorstehende Versuch, das rechtliche Institut der Kraftfahrzeugkennzeichnung in seiner Eigenart zu beleuchten und näher zu erläutern, hat eine Fülle von Fragen auftauchen lassen, die zum Teil sofort und ohne jedes Bedenken beantwortet werden konnten, zum Teil aber erst nach reiflicher Abwägung des Für und Gegen, teilweise überhaupt nicht einwandfrei und ohne die Gewähr eines Fehlers nach einer bestimmten Richtung entschieden werden konnten. Die Literatur, die auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugverkehrsrechtes vorhanden ist, ist zudem ziemlich älteren Datums, und nur ganz wenige Autoren von wissenschaftlichem Rufe haben sich in der neuesten Zeit mit dieser Materie eingehender beschäftigt. Aber selbst diese wenigen Autoren sind sich in den verschiedenartigsten Punkten nicht einig. Das rührt in der Hauptsache wohl davon her, daß sie nicht eine einheitliche Rechtsprechung ihren Schlüssen zugrunde legen konnten. Es fällt vielmehr auf, daß in bestimmten strittigen Fragen die Stätte des Erscheinens des Werkes bezw. seiner Abfassung zweifellos auf die Anschauung des Verfassers einen Einfluß ausübte, insoferne, als die Entscheidungen der obersten Gerichte des betreffenden Landes in an sich natürlicher Weise mehr als Grundlage der jeweiligen Betrachtung herangezogen wurden. Die Rechtsprechung im Kraftfahrwesen ist in den einzelnen deutschen Ländern eine so verschiedene, daß man ruhig davon sprechen kann, dieses oder jenes Land und hier sogar wieder einzelne Bezirke seien mehr oder weniger „autofreundlich". In der Tat klafft zwischen den Auffassungen der verschiedenen Obersten Gerichte ein so großer Gegensatz, daß man sich diesen nur aus der allgemeinen Einstellung gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr überhaupt erklären kann. Dazu kommt weiter noch, daß tatsächlich die einzelnen Verkehrsvorschriften, die in den verschiedenen Ländern neben der Kraftfahrzeugverordnung in Geltung sind, so stark von einander abweichen, daß eine einigermaßen gleichheitliche Rechtsprechung gar nicht möglich ist. Daher geht das allgemeine Bestreben dahin, alle jeweiligen polizeilichen Son-

dervorschriften, die den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussen, soweit sie nicht als ortspolizeiliche Vorschriften für bestimmte gefährliche Stellen besondere Anordnungen ad hoc enthalten, auszuschalten und das ganze Autoverkehrswesen einheitlich reichsrechtlich zu regeln. Denn bei der Freizügigkeit des Kraftfahrzeugs und seiner Bestimmung, über weite Strecken hin der Beschleunigung des Verkehrs zu dienen, würde es eine enorme und überhaupt nicht mögliche Belastung des Fahrzeugführers bedeuten, wenn er alle jeweils an den verschiedenen Orten geltenden Sonderbestimmungen kennen müßte. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß in erster Linie die Ordnung und die Sicherheit im Verkehr auf öffentlichen Straßen unbedingt aufrechterhalten werden muß und sich eben jemand, der den eigens für diesen Zweck aufgestellten Bestimmungen zuwiderhandelt, strafbar macht, mögen diese nun auch andere sein, wie wo anders. Hier wurde durch die verschiedenen Novellen zur Kraftfahrzeugverordnung schon manche wertvolle Wandlung geschaffen. Ich erinnere nur an den jetzt reichsrechtlich geregelten Begriff der Dunkelheit, wodurch eine große Unsicherheit in der Kraftfahrzeuggesetzgebung beseitigt wurde. Es ist auch weiterhin noch zu erwarten, daß mit der Zeit alle diese Verschiedenheiten, zugleich aber auch die bisher noch nicht einwandfrei entschiedenen Streitfragen, nicht nur auf dem Gebiete der Kennzeichnung allein, sondern im ganzen Kraftfahrverkehrswesen einer befriedigenden Lösung zugeführt werden. Man darf nicht unberücksichtigt lassen, daß es sich hier um ein ziemlich neues Rechtsgebiet handelt, das erst in den jüngsten Jahren zu so großer Bedeutung gelangt ist, und man daher billigerweise nicht verlangen kann, daß es nach allen Richtungen hin bereits durchgedacht und durchgeprüft worden ist. Es bietet sich hier vielmehr der Gesetzgebung wie auch der Rechtsprechung noch ein weites Feld der Betätigung, und est ist zu erhoffen, daß beide Faktoren in enger Zusammenarbeit ein in ganz Deutschland allgemein geltendes Recht schaffen werden.